HYPOXIA

INFO–BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
FSF
SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION

Nr 36
Dec 1990

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbars styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är en sektion i FSF och associerad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det internationella Flygsportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1990

Ordförande	Björn Colliander, Vindbacken 6 126 57 Hägersten, 08-646 02 54
Vice ordf. utbildning, regler, kontakt Lfv, Hypoxia	Rolf Björkman, Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby, 08-739 39 70
Sekreterare, biträdande tävlingar	Kent Jensen, Koltrastvägen 24 794 00 Orsa, 0250-437 63
Kassör	Hasse Johansson, Backenvägen 10 902 50 Umeå, 090-13 51 66
Olycksrapporter, sponsorfrågor	Sven Lindén, Fjällgatan 38 116 45 Stockholm, 08-44 33 38
Ultralättfrågor, bitr. tävlingar	Anders Andersson, Noremon 13 827 00 Ljusdal, 010-60 46 80
Extern information, bitr. tävlingar	Gunnar Remer, Box 137 933 00 Arvidsjaur, 0960-138 60
Suppleant ständigt adjungerad styrelsen tävlingsansvarig	Fredric Fex, Harastolsvägen 12 260 42 Mölle, 042-34 76 51
Suppleant	Peter Lutze, Klarinettvägen 81 434 47 Kungsbacka, 0300-169 92
Suppleant	Per Viklund, Cellovägen 52 F 756 54 Uppsala, 018-40 43 83
FSF styrelse, ordinarie **suppleant**	Rolf Björkman Björn Colliander
Repr. FAI CIVL	Fredric Fex
FSF valberedning, ord. FSF/H valber, sammankallande	Annika Hopfgarten, Rådjursv. 38 D 902 60 Umeå, 090-13 66 00
FSF valberedning, suppl. FSF/H valberedning, delegat	Stefan Tärnström, Kapplandsg. 84 414 87 Göteborg, 031-87 60 79

HYPOXIAS REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby
Tel. 08-739 39 70

Nästa nummer 1991-03-15, presstopp 1991-02 08

FSF/H-ANSLUTNA KLUBBAR

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090-451 05

Albatross Hängflygklubb
c/o Åke Stenlund
Torsgatan 19 I
931 38 Skellefteå
0911-176 99

Dundrets Hängflygklubb
c/o Urban Olofsson
Postgatan 7 D
972 00 Gällivare
0970-152 61

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031-13 47 87

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08-739 39 70

Kiruna Hängflygklubb Myggan
c/o Einar Lindblom
Matjojärvigatan 4
981 39 Kiruna
0980-824 32

Stenungsunds Hängflygsällskap
c/o Annika Ferdinandsson
Enekullegatan 2 D
417 09 Göteborg
031-123 06 69

Sundsvalls Hänggäng
c/o Sune Bodin
Nedansjö 1418
860 13 Stöde
060-16 79 09

Vårgårda Hängflygklubb Lyftet
c/o Flemming Göransson
Trastvägen 7 K
447 00 Vårgårda
0322-237 22

Ållebergs Hängflygklubb Ikaros
c/o Lars Eriksson
Gransikagatan 1 B
541 40 Skövde
0500-886 40

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Tord Olsson
Berghultsvägen 3
702 27 Örebro
019-12 58 48

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl Axel Dahlberg
Box 121
930 90 Arjeplog
0961-108 50

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684-108 77

Frösö Hängglidarklubb
c/o Jöran Redin
Lottgatan 16
831 45 Östersund
063-??

HFK Dala Dragons
c/o Kent Jensen
Koltrastvägen 24
794 00 Orsa
0250-437 63

HFK Åre Scandinavian Wings
Arne Madsen
c/o Lili Laham
Gymnasistgatan 8 B, 1 tr
214 51 Malmö

Lidingö Deltaving klubb
c/o Johan Rasmusson
Tegvägen 71
186 42 Vallentuna
0762-757 94

Skånes Drakflygarklubb
c/o Fredric Fex
Harastolsvägen 12
260 42 Mölle
042-34 76 71

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Backenvägen 10
902 50 Umeå
090-13 51 66

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Lilla Håjumsgatan 71 D
461 35 Trollhättan
0521-607 65

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 Åre
0647-511 11

Redaktören har ordet

Om man genomför en instruktörskurs för hängflygare vet mnn att det mest kontroversiella diskussionsämnet kommer att bli hur man skall hålla bygeln. Om detta kan man föra en diskussion ganska länge.

Om man genomför en hängflygkonferens vet man (numer verifierat) att motsvarande angelägna diskussionsämne är lämpliga vingar för olika kategorier piloter, främst då för nybörjare. Här har alla åsikter, dock inte enstämmiga. Debattlusten är stor. Om man inte börjar med detta ämne halkar man in nästan omedelbart på något osynligt bananskal. Den genomförda hängflygkonferensen var inget undantag. Vad är då fakta i detta mål?

* Vi vet att för varje gång det kommit en ny generation hängglidare har omedelbart denna generation blivit olämplig för nybörjare och den närmast äldre blivit lämplig, till och med den mest lämpliga. Detta har ofelbart inträffat i fem generationer nu. Vi har haft den femte generationen i 10 år. Därför har tidiga generation 5-vingar sedan några år betraktats som lämpliga nybörjarvingar men med krav på extra handlednig. En del börjar redan hävda att även modärnare vingar ur denna generation kan

användas direkt för nybörjare.

* Någon påtaglig koppling mellan haverier och hängglidartyper har inte hittats, vilket många tror. Alla allvarliga haverier i Sverige de senare åren har haft andra orsaker.

Har det då inte någon betydelse vilken typ av hängglidare man har eller rekommenderar till en nybörjare. Visst har det betydelse. Om inte annat så är ens personliga utveckling starkt beroende av att man kan utvecklas väl. Med stor svårighetsgrad tar det längre tid eller kan till och med vara omöjligt att nå önskad förmåga. En del hängglidare är dessutom direkt olämpliga därför att de kan vara farliga t ex genom att vingtippstalla. Jag är den förste att rekommendera alla nybörjare att hålla sig till rekommenderad lista och ta råd av instruktör, som kan bedöma ens förutsättningar.

Vart vill jag egentligen komma. Jo, till att det inte alltid finns så enkla och självklara svar på allt som många tror eller tycker. Man måste vara ödmjuk. Det finns kanske fler än en sanning. Med rätt hjälp kan kanske den allra senaste vingmodellen vara bra för en nybörjare. Med fel hjälp kan även den bästa vinge bli farlig. För en person kan en lösning vara bra. Samma lösning kan vara direkt olämplig för någon annan. Det finns enligt min mening inga exakta svar på detta med lämplig hängglidare liksom det inte finns det när det gäller sättet att hålla bygeln. Sanningen kan istället sökas inom ett område, där många faktorer spelar in var i fältet sanningen ligger just då.

Under hängflygkonferensen fick vi höra många sanningar inom många områden. De blev nog lite färre till antalet efter diskussionerna men visst finns det många sanningsfält kvar, d v s områden där det inte finns bara en sanning. Har flera förstått detta som följd av konferensen har vi nått ett viktigt mål.

Rolf Björkman

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr vid över 10.
Klisterdekal: 5 kr/st, min 2 st vid postning, 40 kr/10 st.

Trevligt att ha på väskan, jackan, bilen, hjälmen eller andra saker som syns. Visa att Du flyger på det trevligste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

Hängflygkonferens 1990

Rapport av Rolf Björkman

Efter fiaskot och kritik i samband med försök att arrangera hängflygkonferens i januari kom nu konferensen till. Förvarningen var stor, programförslag inhämtades från klubbarna i förtid och slutligt innehåll i konferensen sändes ut till klubbarna i förväg. Kritik från tidigare konferenser att orienteringar och utbildning ingick fick påverka så att endast diskussion inom varje ämnesområde genomfördes. Deltagandet var gott. 39 personer fyllde lokalen till sista plats. Styrelsen fanns mangrant på plats. Deltagrna var mycket nöjda efter konferensen.

Syfte

Konferensens huvudsyfte rörde säkerhet och därtill knutna områden direkt eller indirekt. Få programpunkter kunde sägas ligga utanför detta huvudsyfte. Deltagarna erhöll finansiellt stöd i form av resebidrag och logikostnad. Huvuddelen av stödet hämtas ur "Magnussonfonden" som kan nyttjas just till säkerhetsarbete.

Arrrangör av konferensen var Hängflygklubben Scotten med undertecknad som huvudansvarig. Arrangemangs- och lokalkostnader blev därigenom 0 kr för sektionen. Platsen var Stockholm nära T-banan i Alvik. Tiden 12-17 på lördag och 10-16 på söndag kändes nog för de flesta som fullt tillräcklig i sittande ställnig även om raster lagts in.

Innehåll

Så till ett översiktligt referat av själva konferensen och de diskussioner som genomfördes.

- Arrangören inledde med syfte, förutsättning och uppläggning av konferensen.

- Björn Colliander valdes till debattledare och Kent Jensen fattade pennan.

- **Haveriorsaker - åtgärder**

De senaste årens haverier redovisades i översikt. Man diskuterade möjliga orsaker såsom vingars kvalitet, utbildning mm. Det kunde dock konstateras beträffande de allvarligaste händelserna att samma mönster som gäller för flyghaverier i övrigt och i trafiken fanns. Främst är det duktiga piloter med liten erfarenhet som havererar. Häng II-nivån är farlig. De piloter med framgång under utbildnign och god utvecklig tycker sig kunniga för mycket för tidigt och sätter sig i för svåra situationer. Inget haveri kan egentligen hänföras till hängglidartyp eller till utbildnigen som sådan. Däremot tycks piloter släppas fria för tidigt (motsvarande diskussion återkom inom området utbildning längre fram). Man kan också konstatera att vid nästan samtliga haverier har en instruktör funnits på plats.

Statistiken tycks visa på en ökande trend av olyckor här i Sverige liksom i övriga länder. Det är dock svårt att med den lilla verksamhet som vi har lita på sådan statistik. Trenden måste ändå brytas. Rapportering är viktig för erfarenhetsinhämtning liksom fortsatt satsning på attityder. Vi är förskonade från det stora antalet haverier utomlands som "aerobatics" orsakar. Sådan flygning är ju inte tillåten här.

- **Flygsäkerhetstänkande - flygsäkerhetsfilosofi**

Åter kom frågan om lämpliga vingar upp. Högprestanda för tidigt? Här råder delade meningar. Viktigt att listan över lämpliga hängglidare hålls rättad. Gamla vingar skall kontrolleras. Det viktigaste torde ändå vara att piloterna utbildas, d v s att reglerna för inflygning och flygning under olika förhållanden följs. Så bedöms inte alltid vara fallet nu. Diskussionen gav sedan inte så mycket mer på den här punkten.

- **Utbildningssystemet**

Området har diskuterats under många år. Utbildningssystemet har förändrats men har fortfarande brister eftersom dess principer inte följs i verkligheten. Skåne Drakflygarklubb presenterade ett förslag innebärande:

- Stadiet fram till motsvarande nuvarande Häng III skall mera utpräglat utgöra ett utbildningsstadium. Därefter erhålls den egentliga licensen.
- Det skall vara möjligt att flyga enskilt under elevstadiet men bara på vissa villkor och efter utbildning.
- Ett elevkort skall införas. På detta skall alla delar som skall/kan ingå i utbildningen införas och sedan prickas av av instruktör. Piloten får göra det som elevkortet medger.
- Kraven på flygtid för att få lämna elevstadiet och få licens (motsvarande nuvarande Häng III) höjs.
- Ännu högre krav på flygtid sätts för att utan instruktör göra vissa saker själv för första gången (t ex inflygning på högprestandavinge och inflygning på låghang).

Förslaget diskuterades ganska ingående. En del hakar finns kanske i det formella. Detaljförändringar kanske också är nödvändiga. En längre diskussion fördes om det skulle vara nödvändigt att ha bogserkunnande före den nya riktiga licensen. Många tyckte så. Det ifrågasattes om man skulle med nödvändighet ha backflygkunskaper av samma skäl. Ett fullständigt flexibelt system utan krav på delar blev det som konferensen med stor majoritet röstade för.

Som sammanfattning kan sägas att grundidéerna i det skånska förslaget mottogs mycket

positivt av både styrelsen och konferensens övriga deltagare. Detaljutformning görs i styrelsen och prövas sedan på deltagarna i repetitionskursen i höst.

- **Vidareutbildning - hjälp till nybörjare**

Detta område har också varit en följetong på olika möten. Det har varit svårt att komma framåt. Inte blev det lättare genom att årsmötet röstade ner motioner i denna fråga.

Styrelsen informerade om att man avsåg avsätta medel för arrangemang som gynnade utveckling av nybörjare. Exempel på sådant arangemang är den återkommande träffen på Dundret. Klubbar som arrangerar läger eller kurser som riktar sig utanför den egna klubbens verksamhet kan alltså påräkna stöd.

Hinder idag kan vara litet medlemsantal i klubbarna. En längre diskussion fördes om just oviljan att få medlemmar att ställa upp och hjälpa till. Lätt att tröttna alltså men vi får inte ge upp. Samarbete mellan klubbar är viktig om medlemsantalet är litet. Kamratkretsen och lokal tilhörighet är viktig och motiv till att klubbarna är så många.

- **Grundutbildning med bilbogsering**

Kent Jensen och Peter Wicander redogjorde för sitt system dom de fått särskilt tillstånd till. Erfarenheterna är positiva men metoden kräver mycket av fältet och materielen.

Efter detta kom diskussionen in på vändhjulsbogsering och på vikten av att ha rätt utrustning vid all typ av bogsering. Man konstaterade att veklänk inte alltid hade använts och att denna när den användes ibland hade förstärkts. Trycket från deltagare i tävlingar hade också medfört avsteg från gällande grundregler. Vändhjulsbogsering sågs som en positiv utveckling. Det visade sig att prov pågår på flera platser. En del av dessa prov torde närmast kunna liknas vid experiment. Kritiska röster höjdes mot vissa lösningar.

Mot ovanstående reagerade styrelsemedlemmar (jag) kraftigt. Bestämmelserna måste följas. Metoder som är nya måste utprovas under full kontroll. All utrustning måste hålla kontrollerad standard. Alla utrustningsdetaljer som hänger samman med bogsering måste beskrivas noga. Metoder måste beskrivas i detalj. Avvikelser skall sedan inte vara tillåten utan expertbedömning och godkännande. En arbetsgrupp bör se över allt detta och göra en form av instrutionshandling som beskriver alla metoder och all materiel. Reglerna skall sedan hänvisa till denna beskrivning. Detta förslag mottogs positivt. Flera frivilliga till sådan arbets-

De flesta av hängflygkonferensens deltagare. Foto: Björn Colliander, själv med längst t v.

grupp anmälde sig. Styrelsen lovade ta tag i detta. Hela denna punkt på programmet var mycket givande. Tyvärr visade den att efterlevnaden av våra bestämmelser eller kanske förståelen av vikten av efterlevnad är bristfällig. Diskussionen i sig och reaktionen från flera deltagare var i sig en viktig del i informationen under konferensen som förhoppningsvis når ut till klubbarna.

- **Trikebogsering**

Anders Andersson redogjorde för läget. Systemet utvecklas mycket bra. Byråkratin har varit ett hinder. Det är viktigt att utprovningen fullföljs och att bestämmelser kommer ut innan det blir fritt fram. Allt tar emellertid tid och det torde dröja ännu ett tag innan vi har detta system som allmän metod. En satsning från grunden i en klubb som saknar utrustning och piloter med certifikat för ultralätta flygplan torde ta flera år.

ställen och i våra klubbar. Det viktigaste dock, vilket alla höll med om, var att vi skulle fortsätta att i första hand satsa på kvalitet.

- **Informationsverksamhet**

Först diskuterades frågan om saklig eller spekulativ "information" via massmedia. problemet konstaterades och kan bemötas genom aktiv information.

Sven Björkebaum redogjorde för hur tidningar borde angripas. Bra bilder (normalt svart/vita) och kort text kommer nästan alltid in, i varje fall i lokalpress. Det är bäst att vända sig direkt till redaktionen då ju underlaget når tidnigen utan omvägen via journalist och därmed blir gratis.

Johan Rasmussen tipsade om att man kunde skriva egna artiklar och lämna till tidnigar. Man kunde också besöka redaktioner för att informera om vad man kan stå till tjänst med. Detta resulterar ofta i positivt bemötande.

garna önskade vissa diskussionspunkter enligt nedan.

- **Tävlingsregler**

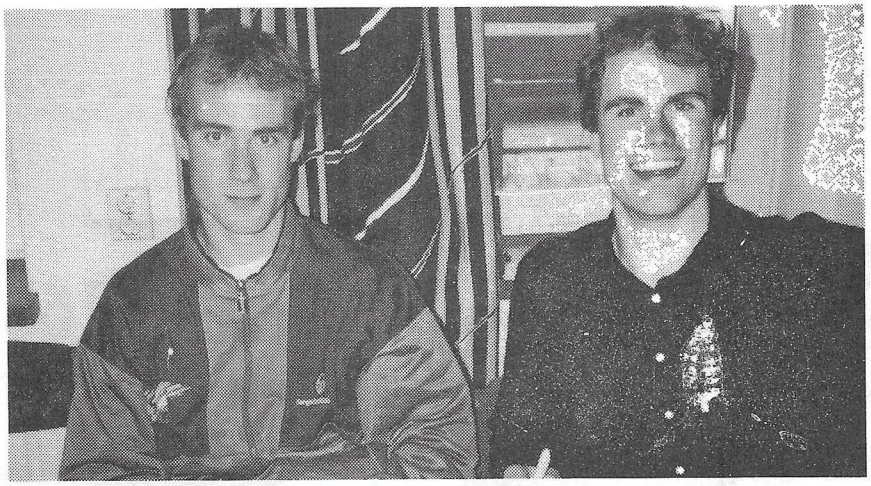
Fredrik Fex redogjorde för förslag till nya regler. Det mottogs i huvudsak positivt. Om detta torde noggrann information komma i kommande nummer av Hypoxia efter beslut.

- **Nordic Hang Gliding Commitee**

Björn Colliander orienterade om detta möte. Bl a uppmanades klubbarna att sköta sig i Danmark och alltid ta kontakt med lokal klubb före flygning. Svenskar har under senare tid visat dålig stil.

- **Försäkringar**

Det konstaterades att hemförsäkringar och bildförsäkringar inte längre gäller för stöld eller skada på hängglidare eftersom denna utrustning har övergått från att vara sportutrustningar till att vara luftfarkoster. Tiden medgav inte ytterligare diskussion i denna fråga.



Två glada deltagare, bröderna Hedström från Åre.
Foto: Björn Colliander

- **Hängflyget i Sverige - utveckling mot vad och hur?**

Här diskuterades frågan om kommersiell verksamhet kontra klubbverksamhet. Det visade sig så småningom att en klar majoritet var för full frihet i detta avseende. Försök att få debatt omkring frågan om satsning på stort antal hängflygare eller inte ville inte ta sig. Man kunde konstatera att än så länge rymmer vi flera på våra flyg-

Man efterlyste information. Sådan kan vara svår att få för den som inte känner oss och söker. Ett utkast till en broschyr som framtagits i samverkan mellan FSF och Rolf Björkman visades och gillades.

Andra idéer som framfördes var fasta pressreleasers. Frågan var vem som skulle svara för dessa..

Det förbestämda programmet var därmed slut. Konferensdelta-

Avslutning

Församlingen upplöstes i gott samförstånd. Man var nöjda med konferensen. Det vill nu också till att deltagarna för vidare det som sades och överför erfarenheter till den egna klubben. Klubbmedlemmar bör naturligtvis kräva att få information från sina representanter som de sänt till en dylik konferens.

Debattlusten i stora frågor var relativt tam. Mest engagerad var man i konkreta frågor som hängglidartyper och bogsermetoder. De mest fruktbara diskussionerna torde ha rört utbildningssystemet och kravet på styrning av bogserutrustningar och metoder.

Det kan nog sägas att de flesta var eniga i alla stora frågor. I vart fall kändes det som om det egentligen inte råder delade meningar på något väsentligt område just nu.

APCO Aviation Ltd.

TOTAL COMFORT:

- FRONT LOADING
- LOW DRAG
- LIGHT WEIGHT, LOW BULK
- FASHION STYLING FLUORESCENT COLOUR
- FRONT OR SIDE MOUNTED PARACHUTE
- HIGH QUALITY CORDURA CLOTH
- RADIO POCKET
- SIDE (GLOVE) POCKET
- 2 GIANT BALLAST AND X-C BAG POCKETS
- TWO CAR TYPE SAFETY BUCKLES
- IN FLIGHT PITCH CONTROL
- "H" - TYPE FRAME SUPPORT
- THREE SIZES
- ADJUSTABLE FRONT STRAPS
- TOW LOOPS
- PHOTO CAMERA ATTACHMENT

The right to change prices, specifications or equipment at any time without notice is reserved.

Nimbus DS FOR EVERY PILOT

Simple Set-up!
Easy Handling!
Peak Performance!

SPECIFICATIONS:	NIMBUS DS 160	NIMBUS DS 180
Sail Area -	15.2 sq.m.	17 sq.m.
Double Surface -	70%	70%
Span -	9.7m	10.3m
A/R -	6.25	6.25
Nose Angle -	120°	120°
Weight: (not including bag) -	25 kg	29 kg.
Length -	3.6/5.9 m	3.9/6.3 m
Recommended Pilot Weight -	55 - 85 kg.	85 - 95 kg.
Maximum load -	120 kg.	120 kg.
V. min -	26 km/h	26 km/h
V. max -	80 + km/h	80 + km/h
Min. sink rate at - 34 km/h -	1.0 m/s	1.0 m/s

The right to change prices, specifications or equipment at any time without notice is reserved

PRISER DEC. -90

HÄNGGLIDARE:

SANTANA SRC 14 & 15 Tävling & XC	21,200 kr
SANTANA 165 Lättflugen högprest. OBS !	17,900 kr
NIMBUS LIGHT DS Av.mellanst.15 o 17 m²	14,900 kr
NIMBUS LIGHT II Mellanstadie, -"-	12,900 kr

SELAR:

JETSTREAM inkl.bag	3,800 kr
INTEGRAL inkl.bag	3,100 kr

RÄDDNINGSSKÄRMAR:

MAYDAY RAPID HG -106 kg mittlina	3,300 kr
MAYDAY LOPO -125 kg -"-	3,600 kr
VLD -125 kg	3,400 kr

INSTRUMENT

AV 8000 höjd o vario 8*7*3 cm NYHET	2,650 kr
AFRO POCKET höjd o vario 7*8*6 cm	2,950 kr
AFRO CUMULUS höjd,vario o barogr.	3,950 kr

+ AFROs alla övriga instrument

TILLBEHÖR:

Elektrisk VB , komplett med laddare, passar till de flesta hängglidarna på marknaden.	2,700 kr
STUBAI stålkrokar	130 kr
Bogserreleaser KOCH, gutesiegeltestad	725 kr
ROCHELT INTEGRALHJÄLM kevlar,600g NYHET	1.500 kr
RÖMER-Hjälmar, med hål för öronen	395 kr
QVICK-SAFE delbara plasthjul, per par:	295 kr
Qvickpin m. lås	75 kr

+ Bygelben och andra reservdelar

VI HAR OCKSÅ ETT STORT PROGRAM AV SKÄRMFLYGPRYLAR

OBS! PRISHÖJNINGAR I FEBRUARI OBS!

Alla priser inkl.MOMS och tull, fritt Falköping
Reservation för prisändringar.

SPECIFICATIONS:	SANTANA SRC 14	SANTANA SRC 15
Sail Area -	14.7 sq.m.	15.5 sq.m.
Span -	10.3 m.	10.5 m.
A/R -	7.3	6.9
Nose Angle -	124°	124°
Double Surface -	85%	85%
Weight -	30 kg.	31 kg.
Length -	6.0/3.8 m	6.0/3.8m.
Recomended Pilot Weight	60 - 90 kg.	60 - 100 kg.
V. min. / V. normal / V. max.	25 / 35 - 45 / 80+ km/h	25 / 35 - 45 / 80+ km/h
Maximum Load	120 kg.	120 kg.
British C of A certification. Swiss Gutesiegel.		

The right to change prices, specifications or equipment at any time without notice is reserved.

Santana SRC
APCO'S TOP PERFORMER

010-993262
PETERSONS SPORT AB
BERGSÄNGSVÄGEN 68 tel. & fax
521 30 FALKÖPING 0515-11121

Du kan också köpa APCO:s prylar hos:

Anders Lindeborg, Arvidsjaur	HF	0960-16041, 13095
Folke Wikberg, Åre	HF	0647-51111
Tommy Asell, Östersund	HF+SF	010-502989
Peter Albin, Sälen	SF	010-551751
Peter Wikander, Orsa,Ösmo	HF+SF	010-739029
Conny Axberg, Kumla	HF	019-72483
Alvar Svensson, Slutarp	HF	0515-33637
Christer Eriksson, Borås	SF	033-103919
Kent Jensen, Koltrastv 24, 794 00 Orsa		0250-43763

STORBERG-OPEN

Helgen 4-5 augusti hade Arjeplog bjudit in grannklubbarna till vårt nya flygställe i Storberg utanför Arvidsjaur. Det var ett öppet KM med bilbogsering och vändhjul. Ordet vändhjul är ett begrepp som det talas mera om dag för dag. Jag hade fått lite förhandsinformation av Kent Jensen om hur det kunde se ut, men det blev inte bra. Istället blev det "hjärngänget" med Hydco-Rolf och Hydco-Anders i spetsen som gjorde en helt annorlunda lösning. Den blev superbra, men det gick ett antal lager på prototypen. Detta löser man enkelt och Hydco tänker sälja den till hugade spekulanter.

Inför tävlingen hade vi också byggt en bogserbil av en gammal Volvo, så det var mycket förarbete under semestern. I bästa Stanwell Park-stil hade vi ställt upp ett café med tillhörande högtaleri och discodunk. Tanken var att vi skulle flörta med publiken, men vädret gjorde att det inte kom så många.

Hur som haver, i Storberg vilar inga ledsamheter så vi flög utav bara rackar´n mellan skurarna. På eftermiddagen klarnade det upp och många hade lite termikkänning i luften. Tävlingsuppgifterna fick trots det, inskränka sig till bombkastning och pricklandning.

Många var besvikna på vädret, men humöret var på topp. Efter avslutade flygningar på lördagen räknade vi ihop till 70 lyft! Där ser man vad ett vändhjul kan åstadkomma. Med aftonsolen strålande avslutade vi dagen med grillfest och camping på fältet. Många var vi som trodde att vi skulle vakna till fågelsång och solsken, men så blev det inte. Vissa togs ur den villfarelsen redan under natten, då små bäckar av regnvatten hade börjat rinna genom vårt militärtält.

Då jag hade ringt SMHI och fått mina aningar besannade beslöt vi att hålla prisutdelning och avslutning senare på dagen. Vi fikade hos Roffe innan folk åkte, och alla tyckte att vi borde göra om samma sak nästa år, men beställa bättre väder då.

I skrivande stund känner jag till att Albatross tänker arrangera DM övre norra i Storberg. Förhoppningsvis ranking.

Gunnar Remer

RESULTAT

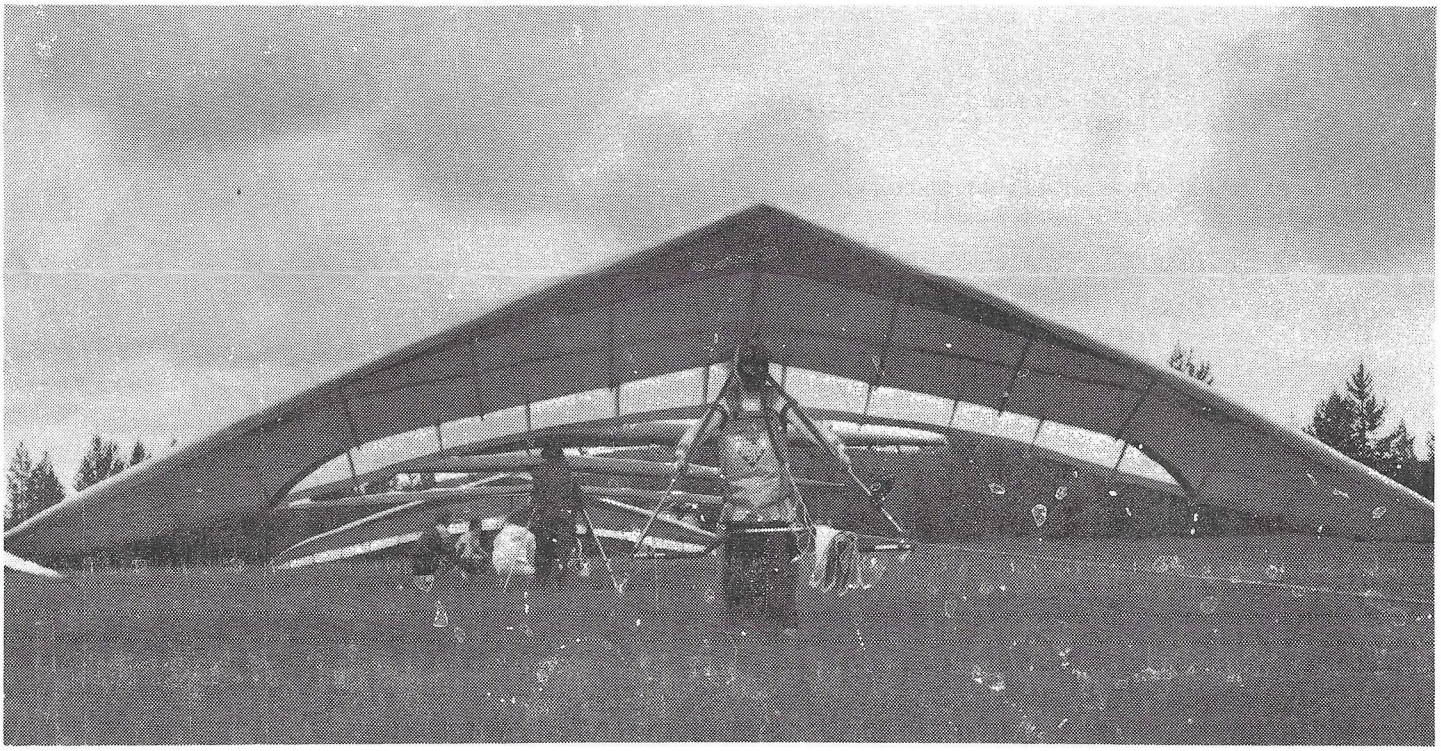
Klass 1:
1. Åke Stenlund
Albatross
2. Magnus Holm
Umeå
3. Urban Olofsson
Dundret
4. Wolf Schall
Stuttgart
5. Gunnar Remer
Arjeplog
6-12.

Klass 2:
1. Mats Boström
Albatross
2. Mikael Timsäter
Albatross
3 Ola Karlsson
Albatross

Omslagsbilden

Omslagsbilden till detta nummer av Hypoxia är från Storberg Open. Författaren Gunnar Remer under bogserstart med sin Thalhofer Reflex.
Foto: Karl Axel Dahlberg

Urban Olofssson flyger Solar Wings Rumour. Foto: Karl Axel Dahlberg



Styrelsemöte

I anslutning till hängflygkonferensen 10-11 nov genomfördes även styrelsemöte. Här följer ett referat av de viktigaste punkterna från detta.

Budgeten för 1991 var den största och viktigaste punkten på dagordningen och tog också den längsta tiden att klara. Du ser resultatet längre fram på denna sida. den rörliga delen av budgeten gäller tävlingar och träningsläger för nybörjare. Tillsammans tar tävlingar en mycket stor del av pengarna detta år. Anledningen är att VM genomförs i Brasilien. Nu har vi medvetet lagt undan pengar för detta och vi har en ganska stor tävlingsfond. Som Du kan se tar vi 49.000 kr ur denna. Därmed är vi nere på en rimlig nivå. En viktig fråga i detta sammanhang var hur stor del som skulle avsättas för nybörjarläger. Detta är ju ännu ett oprövat område. Summan kom att höjas till 25.000 kr.

Olycksfrekvensen diskuterades. Något annat än det som framkom under konferensen blev inte resultatet.

Det beslutades att styrelsen skulle jobba vidare på ett nytt utbildningssystem efter den grundprincip som framkom under konferensen.

Hängflygbroschyren, som visades under konferensen hade styrelsen inga större invändningar mot.

Motor som startmetod för att påbörja distansflygning i distansligan beslöt styrelsen t v inte tillåta.

Man kan ställa vissa krav på dem som erhåller subventioner för att deltaga i tävlingar. Man representerar Sverige och FSF/H med allt vad det innebär. Erfarenheter och resultat skall redovisas så att medlemmar får del av detta genom Hypoxia. Härutöver vore det önskvärt om tävlingspiloterna gör vad de kan för att dela med sig av sina kunskaper i hela landet exempelvis orienteringar på olika klubbmöten.

Rolf Björkman

FSF/H budget 1990

INTÄKTER		KOSTNADER	
Medlemsavgifter	95 000 kr	Kurser	30 000 kr
RF-bidrag	40 000 kr	Distansligan	2 000 kr
Licensavgifter	132 000 kr	VM-tvlingar	90 000 kr
Kursavgifter	30 000 kr	Utbild tävlingsarr	10 000 kr
Försäljning	3000 kr	Övriga tävl	40 000 kr
Annonser Hypoxia	6000 kr	Träningsläger nyb	25 000 kr
Övriga intäkter	3000 kr	PR/Information	20 000 kr
		Hypoxia	60 000 kr
		Materiel	2 000 kr
		Administrativa kostn	4 000 kr
		Försäkringsavgifter	19 000 kr
		Sektionsstyrelsen	25 000 kr
		KSAK-avgift	19 000 kr
		Övriga kostnader	3 000 kr
Summa intäkter	**309 000 kr**	**Summa kostnader**	**349 000 kr**
Underskott tas från tävlingsfonden			40 000 kr

Hasse Johansson
Kassör

AQUIL HFK

Bogsering med snöskoter kommer i vinter att äga rum på Bjensjön c:a 10 km väster om Umeå.

Vi kommer att flyga varje lör-sön, när vädret tillåter under perioden dec - april. Övningsledare och instruktör kommer att finnas på platsen.

Ring Bengt 090-45 105, Dennis 090-12 60 10 eller Anders 090-12 70 31 för ytterligare information.

Styrelsen i Aquil hängflygklubb önskar samtliga en **GOD JUL.**

LÄGER 91

Ett riksomfattande bogserläger för i första hand Häng 1 o Häng2 piloter är under planering. Lägret kommer att förläggas till ett av Sveriges mest vädertoleranta fält: Örebrofältet, som kan erbjuda bogsering i alla fyra väderstreck!

Målet med lägret är att ge dig som pilot :

- ☞ **Mycket flygtid**
- ☞ **Vidarutbildning**
- ☞ **En veckas härlig lägerstämning med korvgrillning, sång o musik och massor av andra aktiviteter.**

Lägret beräknas gå av stapeln sista ind.sem.veckan (v30) -91. Officiell inbjudan kommer i Hypoxia, Mars -91. Instruktörer intresserade av att komma på lägret, jobba 1/3 och flyga 2/3 ombedes kontakta nedanstående för mer information.

Tord Olsson
Ordf. ÖHFK,
Örhänget.

Jon Bergström
Lägeransvarig
013-147112

Inbjudan från ÖRHÄNGET

För väldigt länge sedan (15 år) började man hängflyga i Närke. Några tappra män bar och släpade uppför Kvarntoprs slagghög och flög hissnande enminuters repor genom svavelröken.

Det är historia nu, men ett fåtal av oss lever än och sitter gärna och gaggar om den gamla goda tiden vid lägereldarna.

Nu är det nya tider. Örhänget heter vår klubb och vi håller i allmänhet till vid Ekeby-Gällersta, ca 13 km söder om Örebro. Vi bilbogserar på sommaren (2 bilar, ca 20 släp i timmen vid behov) och skoterbogserar på vintern. Vi använder oss av fluck. Vi har möjlighet att dra öst-väst, väst-öst, nord-syd och syd-nord. För landning arrenderar vi ett landningsfält i varje banände.

Vi flyger i okontrollerat luftrum, vilket naturligtvis gör livet lättare för oss. Förutsättningarna för TB (Tvärs Bygdenflygning- ny svensk term som ersätter gammal engelsk:XC) är mycket goda. Närkeslätten är ett enda stort landningsfält och termiken är i allmänhet bra. Vid hårda västvindar begränsar Hjälmaren oss. En lagom hård sydväst borde kunna föra en duktig pilot genom Sveriges termiksäkraste område, Västmanland, till ett nytt svenskt rekord?

Under klubbtävlingen Örhänget-Ikaros i våras, flög vår egen Roland Pettersson 95 km söderut. Ett otal flygningar runt 50 km har gjorts. 18-20 maj 1991 går DM och rankingtävling hos oss.

Nå, har du vaknat nu? Savar handflatorna? Lugn, du kan få del i gottiset. Vi tar emot gäster, men besök ska vara förannonserade. Så här är det:

* Ring vår automatiska telefonsvarare, tel 021-18 70 91. Lyssna på meddelandet och tala vid intresse in ditt namn och telefonnummer.

* Tag sedan kontakt med den aktuelle flygledaren via telefon och kom överens om tid, vägbeskrivning osv.

* Vi har flygledarjour varje helg.

* Det kostar för tillfället 40 kr/start. Vi ser gärna att gäster blir ansvarstagande medlemmar. Då blir det även billigare: 30 kr/start alt. 25 kr/start om man har lånat ut 1000 kr till klubbkassan. Medlemskap kostar 375 kr.

* Det finns en del saker du aldrig får göra hos oss.

1. Flyga utan flygledare.
2. Köra fort eller våldsamt på vägarna runt fältet.
3. Köra på andra vägar än de som flygledaren anger.

Vi är överlyckliga över att ha hittat ett så bra ställe. "Vår" lantbrukare har varit mycket tillmötesgående och vi vill fortsätta att stå på god fot med honom.

Följer du allt det här är du hjärtligt välkommen! Vi gillar nya bekantskaper och tidigare gäster har verkat att trivas. Vi ses!

Har du några övriga frågor: Ring Tord 019 - 12 58 48.

Örebro Hängflygklubb
Örhänget

KÖP GAMLA HYPOXIA!

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 35. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adressen!

Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

Fatal olycka

Denna händelse fick en mycket olycklig utgång. Man kan lära mycket av den.

En allvarlig olycka inträffade i Norge under sommaren. Efter ca 10 minuters flygning föll en passagerare från en hängglidare på grund av att kabinkroken öppnades.

Piloten hade avsett att använda en extra hängstropp för passageraren och låsa hans krok men glömde detta efter att ha justerat längden på hängstroppen flera gånger.

Passagerarens sele var ansluten till hängstroppen med en relativt stel vajer och ett shackel. P g a vajerns stelhet och att shacklet var kopplat till kabinkroken kom varje tillfällig slackning i passagerarens upphängning att ske mellan kabinkroken och hängstroppen. Denna hängstropp var gjord av stelt 9 mm rep med knuten i nedre ändan där kabinkroken var inkopplad. En krök på hängstroppen kom att lägga sig över kabinkrokens öppningsklaff när passagerarens upphängning slackade tillfällligt (rörelse i vertikal ledd p g a turbulens). När upphängnigen sträcktes igen kom, troligen p g a knuten, repkröken att ligga kvar över kabinkrokens öppningsbygel och trycka in den. Hängstroppen förblev så tills ett kytt gjorde att hängstroppen hoppade ur kabinkroken och passageraren föll till marken.

Piloter uppmanas, vare sig de flyger med passagerare eller inte, att alltid använda extra hängstropp och att låsa kabinkroken. Ett annat råd är att aldrig ha en knut på hängstroppen nära kabinkroken. Hängstroppen bör heller inte vara för stel.

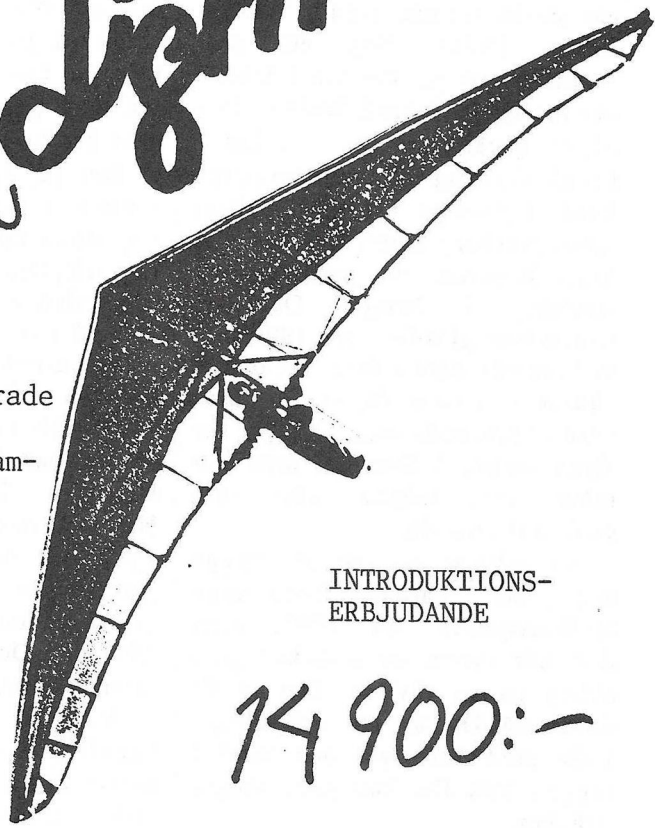
Tag lärdom av denna händelse!

Rolf Björkman

Från APCO Aviation Ltd

ÅRETS NYHET!

MELLANSTADIEVINGEN Light



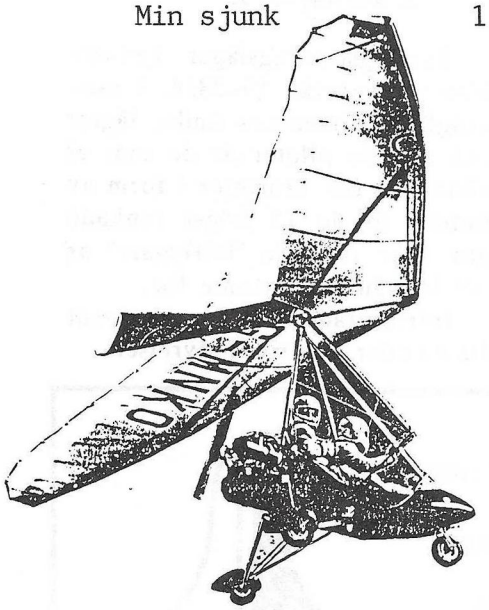
Med alla de goda och säkra egenskaper du kan kräva

* 65% dubbelsegel * Ingen kölficka
* Kölen inbyggd i dubbelseglet * Integrerade wash out stag * Airfoil bygelben med gummibakkant * Airfoil kingpost * Trilam-framkant och en mycket god finish.

LIGHT	160	180
Segelyta	15.2 m^2	17 m^2
Dubbelsegel	65%	65%
Span	9.7	10.3
A/R	6.25	6.25
Nos	120°	120°
Vikt	25 kg	27 kg
Max.belastn.	55-90 kg	65-110 kg
Stall	25 km	
Max fart	80 km +	
Min sjunk	1,0	

INTRODUKTIONS-ERBJUDANDE

14 900:-



SKYSPORT FLYGSKOLA utbildning i både ULTRALÄTT KLASS A och hängflyg. För ultralätt utbildar vi både häng III och ej flygerfarna. Instruktörer och återförsäljare för både PEGASUS Q och mellanstadievingen LIGHT.

FLYGSPORT	SKYSPORT
Peter Wicander	Folke Wikberg
Valla Gård	St.Olavsv 16
148 00 ÖSMO	830 13 ÅRE
Tel 0752-38972	Tel 0647-51111
010-739029	010-505533

Pegasus

PEGASUS Q och XL

Sveriges mest sålda Trike. Säker, enkel att flyga och hög prestanda.

Levereras komplett, registrerad och flygklar.

PRESTANDA Q

* 2-sitsig, maxvikt förare+passagerare 180 kg. * Testlastad till 365 kg +6g -4g. * Stallfart 40 km/t. * Cruise 100 km/t. * Maxfart 140 km/t. * Stigprestanda 1 pers. 305 m/min - 2 pers. 165 m/min. * Motor Rotax 462, vattenkyld, 52 hk. * Bränsletank 47 liter. * Bränsleförbrukning 9 l/tim.

Importör: Swedish Skysport, St Olavs väg 16, 830 13 ÅRE, tel 0647-51111.

Långa distanser

Utvecklingen inom hängflyget går starkt framåt även i Sverige. Larry Tudor flög ett nytt världsrekord på 484 km i USA i somras och Richard Walbec flög några veckor senare 300 km i Frankrike. Det är nytt Europarekord. I Sverige har som bekant Kent Norberg flugit 184 km och Mats Romson 196 km med en landning i Norge. De här sträckorna gjordes inte 1990 och vi kommer gärna ihåg det dåliga vädret i somras då vi förklarar våra ouppnådda mål. Det går att flyga längre i Sverige, men det måste vara många saker som synkroniserar då.

Vi arbetar nu för att bygga upp ett bättre fungerande tävlingssystem för 1991, men den här typen av sträckor görs aldrig på en tävling. Det är de dagar då Du är ute och flyger själv med fint lyft och vind i ryggen som Du kan göra längre sträckor.

Jag tycker att det är roligt att se XC-ligan numera. Fler och fler har nått den kompetens som krävs för att kunna flyga iväg från startplatsen. Visserligen flygs många jättedistanser av rena helproffs utomlands, men vi lyckas ändå ganska bra trots att vi är amatörer. Visst känns det knepigt att stå på jobbet då förhållandena är goda och man vet att någonstans flyger just nu någon väldigt långt. Det får vi nog acceptera också. Det viktiga är då att gripa möjligheterna när de ges. Det är också en fördel om man planerar i förväg så att man är där när det händer.

Har jag fysik för att klara sju timmar i luften? Kanske borde jag träna upp kroppen? Känner jag till flygområdet eller borde jag redan nu köpa en karta och läsa på i lugn och ro? Det finns många aspekter att väga in. Tänk bara på vilket förarbete de "stora" grabbarna måste göra trots att de har åratal av erfarenhet. Hansjörg Truttman åkte till Namibia med ett helt team från Tyskland. Med en flygning på sju timmar och trettiofem minuter lyckades han prestera goda 359 km. Det var lönen för ett intensivt förarbete.

Vi står nu inför ett nytt hängflygår och jag hoppas att någon lyckas flyga över det magiska tjugomilastrecket. Folke Wikberg gjorde 116 km i år och ingen förvånas längre över så´na sträckor. Tänk då bara att hans 69 km 1986 stod sig väldigt länge pga att vi trodde att man inte kunde flyga så långt i Sverige. 100 km var magiskt då. Nu är vi fler som är mogna uppgiften och känner oss kallade. Ta uppgiften på allvar och Lycka till!

Gunnar Remer

Tjejer

Antal sökande till årets Flormanstipendium är endast en person. Ansökningstiden har därför förlängts till den 31 december.

Fondens avkastning skall användas för kvinnliga flygsportare, eller för annat lämpligt ändamål, som är till fördel för den kvinnliga flygsporten

Ansökan till fonden sänds till

Svenska Flygsportförbundet
Box 200 81
161 02 BROMMA

En hängflygtjej har tidigre fått stipendiet. Det var Annika Hopfgarten, Umeå. Det finns få tjejer i flygsporten så möjligheterna är goda.

Gunilla

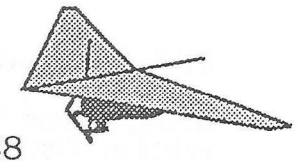
Tävlingsläger

Tävlingsträningsläger genomförs i Frankrike 19-28/4. 4 rankingheat genomförs under lägret och rankde piloter är de som vi riktar oss till. Morötter i form av bidrag til de 15 högst rankade ges. Icke rankade "friflygare" är det begränsat utrymme för.

Intresserade bör kontakat Hasse eller Gunnar i styrelsen.

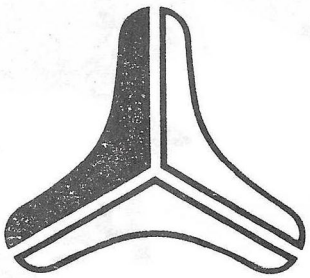
ADVENTURELAND

Gunnar Remer
Box 137
933 00 Arvidsjaur
Tel.0960-138 60
Mobil.010-58 20 38
Fax.0960-111 64



TYSKA KVALITETSVINGAR
FRÅN 16 000 KR
JOKER FÖR NYBÖRJARE
GT,GT TRILAM
SWING FÖR TYNGRE
REFLEX FÖR VINNARE

neue REFLEX.



thalhofer team

Mit neuer Technik:
Spannweite 10,65 Streckung 7,8
Fläche 14,5 Packmaß 3,9 m
variable Geometrie, Pitchkompensator

KULLAGRADE VÄNDHJUL 2 000 KR

BYGELBEN 28x25 70 KR

VIDAREUTBILDNING 500 KR/DAG

HÄNGFLYGKURSER

GRUNDKURS 3 000 KR

Veckokurser Måndag - Fredag

Nordisk konferens

Varje år hålls numer ett möte kallat Nordic Hang Gliding Commitee (NHGC), Minst en represent ur varje nordiskt land (ej Island) träffas för att dryfta gemensamma frågor. I år var Danmark värdland. Från Sverige deltog vår ordförande, Björn Colliander. Följande innehåll är hämtat från det protokoll Sverige stod för från mötet.

Nordisk XC-mästare

Vid varje årligt återkommande möte i NHGC skall en nordisk mästare i XC koras. XC-resultaten skall fortlöpande sändas till resp lands tidningar för publicering. Tävlingstiden skall vara 1 jan till 30 sept. Resultaten räknas enbart från flygningar i resp hemland.

NM 1991

NM 1991 genomförs i Vågå, Norgre vecka 22.

Utbildning

Mötet rekommenderade Sverige att tillämpa Safe Pro.

Rolf Björkman

FSF/H KALENDER

Gäller 1991-01-01--1991-12-31

Nästa kalender presenteras i Hypoxia nr 38. Lämna underlag i tid.

Sista dag för inlämn till Hypoxia nr 37	1991-02-08
Motioner till årsmöte inne	1991-02-15
VM Brasilien	1991-02-21--03-09
Återförsäljarträff Umeå	1991-02-23--24
Sista betdag årsavg FSF/H	1991-03-09
FSF/H årsmöte	1991-03-15
FSF årsmöte	1991-03-23
Utgivning av Hypoxia nr 37	1991-03-15
Flygträff Marsliden, Västerbotten, alla erfarenhetsnivåer	1991-03-23--04-01
Tävlingsläger Frankrike inkl 4 rankingheat	1991-04-19--28
Sista dag årsrapport o avgift RF	1991-05-01
Sista dag för inlämn till Hypoxia nr 38	1991-05-10
Bogsertävl Ålleberg, ranking	1991-05-09--12
Bogsertävl Örebro, ranking	1991-05-18--20
DM 1991 Mellersta, Örebro	1991-05-18--20
NM Vågå, Norge	1991-05-22--06-02
Utgivning av Hypoxia nr 38	1991-06-14
SM 1991, Orsa, bogsertävl	1991-06-09--17
Midnight Sun Event, Arjeplog	1991-06-21--22
Gällivarehänget, för nyb i första hand	1991-07-vecka 27
Dundret, ranking	1991-07-05--07
Bogsertävl Skåne, ranking	1991-07-13--14
Bogserläger örebro, för nyb i första hand	1991-07-vecka 30
Sista dag för inlämn till Hypoxia nr 39	1991-08-09
Bogsertävl Arvidsjaur, ranking	1991-08-10--11
Utgivning av Hypoxia nr 39	1991-09-13
Sista dag för inlämn till Hypoxia nr 40	1991-11-08
Instruktörskurs	1991-11-08--10
Repetitionskurs för instruktörer	1991-12-07--08
Utgivning Hypoxia nr 40	1991-12-13
DM Övre Norra, Nedre Norra, Södra	1991-??

Kalendern är sammanställd av Rolf Björkman

UMEÅ HÄNGFLYGSKOLA, HÄNGFLYGSERVICE

Utbildning Dec - April i Umeå och Tärnaby

Till salu Högprestandavingar, Mellanstasievingar, Selar, Instrument, Räddningsskärmar

Stålkrokar, Reservdelar m.m.

Endast kvalitetsprodukter

Tecma, Airwave, Air-bulle, Mast-air, Metamofosi

Nytt och begagnat på lager för omgående försäljning

Dennis Larsson

Tel 090-12 60 10

The American Nationals

av Ognian Ougrinov

Jag gratulerar mig själv till turen att ha flugit "the National of USA" (USAs mästerskap) 1990. Alla deltagarna höll med om att denna tävling var mycket bra organiserad. Flygstället var Cliff Ridge, 8100 ft ASL (2470 m). De 130 piloterna, deras familjer och deras hjälpredor var flera tillsammans än värdorten Dinosaurs invånare. Lokalinnevånarna verkade vara stolta över att träffa landets bästa piloter och visade sin gästfrihet inte bara genom att erbjuda fri camping utan också genom att bistå med några av de bästa "upphämtarna".

Ökenlikt

Flygstället är rymligt och kan härbärgera tusen uppställda hängglidare. Trots att topplandning är möjlig var det inte tillåtet inom fem miles radie under tävlingen. Alla fem starterna var riktade mot sydväst. Höjdskillnaden till den trickiga landnigszonen är 2000 ft. Platsen ligger precis på gränsen mellan staterna Colorado och Utah och terrängen är definitivt ökenlik. Vägnätet är tillfredsställande och när landning skedde nära en väg skedde upphämtningen relativt snabbt. Upphämtarna motiverades i sitt verk genom en parallell tävling med priser på 500, 200 och 100 § för de tre bästa. Alla heaten föjde normalt huvudvägarna, men jag delar många piloters uppfattning att under tre dagar fattade inte heatkommittén de rätta besluten utan sände piloter i riktningar som kolliderade med de lokala dinosurerna - åskmolnen.

Magic Kiss

Jag var nöjd och stolt över att tillhöra the Pacific Airwave team och försedd med topprestandavingen Magic Kiss från fabriken i Salinas, Californien. I Owens Valley fick jag möjligheter att provflyga under några dagar. Den längsta flygningen gjorde jag sista dagen. På 3 tim 10 min flög jag 105 miles (169 km).

Vid tävlingen i Dinosaur fanns Larry Tudor närvarande. Han deltog inte i själva tävlingen, inte för att han var trött efter sitt världsrekord på 301 miles (484,4 km), utan därför att han var övervakningsledare för teamet tillhörande Wills Wing. Varje dag startade han först, väntade över starten på sitt team och ledde dem till målet, även genom åska om det var nödvändigt.

Det fanns många kända namn på plats såsom Jim Lee, Steve Moyes, Joe Bostic, Bruce Case, Mark Bennett och Brian Porter, förra årets vinnare. Utländska deltagare var Mark Newland, Paulo Coelho, Herbert Kuhr, Carl Braden, en bunt australiensare, två ryssar och en svensk-bulgar - jag. Få kvinnliga deltagare delade den turbulenta luften.

Tävlingen

Åtta heat genomfördes. Målen låg mellan ca 50 och 100 miles bort och färdvägen gick i en del fall via brytpunkter. Det var mycket turbulent luft och åskbyar var vanliga. Det blev också höga höjder under flygningarna. Själv vågade jag inte passera 18000 ft-nivån (5500 m) utan tillgång till syrgas.

Upptornad massa

Jag skall inte trötta Er med en detaljerad beskrivning av alla heaten. En rapport från en del av ett heat skulle kunna låta så här (i detta fall del av heat 3):

"Jag lämnade det andra cumulusmolnet på 16000 ft och flög mot brytpunkten. Det var hängglidare på alla höjder över punkten, från marken upp till molnbasen. Några fotoklickar på rätt byggnad och sedan satte jag snabbt kurs tillbaka mot platån. Molnen där hade formats till en väldig upptornad massa och stiget i termiken under var stark, 12-1400 ft/min. På ingen tid alls nådde jag molnbasen och fann mig själv omgiven av dis. Under de följande 15 minuterna var jag fullt upptagen av att hitta tillbaka till Dinosaur och komma ut ur skräcksituationen. Vilken skön känsla att komma loss! En mur sträckte sig upp till himlen och jag beslutade mig för att följa den. Nere på molnbashöjd dök jag in i skuggan och träffade snart på en gardin av regn. Den skilde mig inte bara från målet utan åstadkom några blixtar. Jag kunde se en stryka för nära en grupp hängglidare. En annan tände en eld på marken. Jag hittade en öppning och passerade igenom. Det var helmulet och lyftet minimalt. Vi utnyttjade allt som kunde ge oss höjdhjälp men fläckade snart vägen med våra vingar. 10 piloter lyckades nå målet den dagen. Vi råkade ut för det första haveriet. Turbulensen slog till mot en Magic III ca 200 ft över marken. Vingen fälldes ihop och slog i marken. Hjälp kom snabbt och den medvetslöse piloten transporterades till sjukhus. Han återkom till medvetande nästa dag."

Resultatet

Mark Newland vann the Nationals (5914,38 p) men tvåan Bruce Case (5804,85 p) som varande den bäste från USA blev amerikansk mästare 1990. Karry Castle blev amerikansk kvinnlig mästare (56. plats).

Farligare

En del piloter tyckte att flygning vid Dinosaur var farligare än vid Owens Vally. Det förekom brutna händer och ben under tävlingen. Några hängglidare förstördes också. Kanske antalet piloter utan tillräcklig erfarenhet från flygning under svårare förhållanden var större i denna tävling. En orsak kunde också vara att tävlingsledningen inte anpassade heaten till rådande förhållanden i tillräcklig utsträckning. Man borde kanske till och med inställt en dag eller två.

The National of USA är troligen huvudtävlingen i USA under året. Cliff Ridge och Dinosaur är utan tvekan "platsen" för hängflygning. Deltagaravgiften om 325 § gav oss inte mycket mer än tillfredsställelsen att få spännande flygningar varje dag i sällskap med några av världens bästa piloter. Flygställets möjligheter är ännu inte fullt utprovade.

För mig med nära 600 miles i flugen sträcka, 18.600 ft som max höjd och 30 flygtimmar under 10 dagar var detta den bästa flygperioden i mitt liv

Not: Ognian tillhör Skånes Drakflygarklubb. Under den här beskrivna tävlingen placerade han sig som nr 32 av totalt 130 piloter och nådde 4150,08 p. Ingen dålig prestation.

Grattis!
Red

Varför är det så här?

Jag har väntat på grejor från återförsäljaren i över två månader nu.

- Ha, det är väl ingenting. Jag har väntat sedan december i fjol, säger någon annan. En har bara väntat sedan i mars. Vem gör så mot sina kunder? Jag har frågat mig hur det kan fortgå så här. Den ene säljaren baktalar den andre för att inte få fram sina grejer i tid och lyckas inte bättre själv. Jag är medveten om attr moderföretagen har skulden ibland, men jag är också säkeer på att återförsäljaren kan göra mera. Som instruktör får man frågan av eleverna: Vilken vinge skall jag köpa nu och veta att jag får tag i nya rör om jag kraschar? jag säger då att vingen ska passa personen, men lita inte på återförsäljaren. Köp extrarör med en gång

Gunnar Remer

Kent Jensen **Orsa** **0250 - 43763**

- GRUNDUTBILDNING & VIDAREUTBILDNING ÅRET RUNT
- FÖRSÄLJNING AV
VINGAR: APCO LIGHT, TECMA MEDIUM , MOYES XS 155 R AUSTR.
SELAR : APCO JET STREAM & KELLER KOPIA, KELLER ORG & HIGH TECH 2
SKÄRMAR : APCO MAYDAY , PARASAIL
DIVERSE : VARIOS , HANDFAIRINGS , QICK-PINS , HJÄLMAR , HJUL mm

Hoppas ni flyger och mår fint !

Från vår tävlingsansvarige

Rankingtävlingar 1991

Datum	Plats	Arrangör	Art
19-28/4	Sydfrankrike*	att. Hasse Johansson	Träningsläger
9-12/5	Ålleberg	Ikaros	Winsch
18-20/5	Örebro	Örhänget	Bilbogsering
9-17/6	Orsa	Sundsvall/Dala Dragons	Bilbogsering
5-7/7	Dundret	Albatross	Berg
13-14/7	Skåne	Skånes DFK	Winsch
10-11/8	Arvidsjaur	Albatross	Bogsering

* De fyra första heaten ger rankingstatus

KARLSSONS SYSTEM

För att kunna jämföra de olika rankningtävlingarna krävs det ett förhållandevis avancerat poängberäkningssystem. Ett sådant har Mats Karlsson konstruerat. Hans system är avsett att användas endast för att beräkna rankingpoäng, sålunda INTE för att beräkna tävlingsresultat. Ett första utkast till systemet har jag skickat ut till alla klubbar, och i princip kommer det att fungera såsom det framgår av utskicket. Vissa ändringar håller dock på att göras.

Det stora problemet med att skapa ett rättvist system har hittills varit att jämföra svenska tävlingar med utländska. Det problemet är ännu inte helt löst och inför hotet att de utländska tillåts dominera kommer de troligen att undervärderas, åtminstone den första säsongen.

Det som nu händer är att systemet programmeras (Excel, både Mac och PC) så att det går att använda i en dator. När detta är klart skall det provköras och justeras så att vi kan börja använda det på första rankingtävlingen i Frankrike. Finessen är alltså att hela systemet ligger på en datadiskett som skickas till den klubb som ska arrangera en rankingtävling.

Den som är intresserad av att sätta sig in i systemet bör kontakta sin klubbordförande och be honom/henne skicka en kopia av nyss nämnda utskick. Därefter kan man ringa till sin representant i tävlingsgruppen och komma med goda råd och synpunkter.

VM I BRASILIEN

I slutet av januari åker svenska landslaget till Govenador Valadares, Brasilien, för att delta i världsmästerskapen i hängflygning. Laget består av sex piloter och en landslagsledare.

Piloterna i bokstavsordning: Anders, Andersson, Mats Karlsson, Björn Kroglund, Håkan Sundin, Peter Wicander och Folke Wikberg. Lagledare: Kenneth Norberg.

Laget har tagits ut främst på grundval av styrelsemedlemmarnas egna bedömningar, eftersom rankingsystemet (tre stycken heat, varav två av lägre kvalitet.) inte utgjorde en vettig bedömningsgrund. Det är min åsikt att de uttagna lagmedlemmarna tillsammans utgör det för tillfället starkaste laget.

Varje pilot kommer att få 12 500 SEK från förbundet, medan lagledaren erhåller 15 000 SEK. Det bör framhållas att pengarna inte kommer att täcka deltagarnas kostnader.

ANDERS ANDERSSONS TÄVLINGSREGLER

Rubriken borde ha varit "Dubbel-Anders regeländringsförslag", eftersom hans förslag inte skiljer sig radikalt från tidigare system. Det är snarare en fråga om att finputsa de gamla reglerna för tävlingsverksamhet och anpassa dem till nya förhållanden (t ex trikebogsering). Jag har skickat ut Anders förslag till alla klubbar, men vissa mindre justeringar kommer att göras (bl a visade sig poängberäkningssystemet inte uppfylla alla krav). Reglerna skall vara klara i början av februari, alltså bör eventuella synpunkter ha kommit in innan dess.

TÄVLINGS-ARRANGÖRER

De klubbar som har bestämt sig för att arrangera rankingtävlingar kan med fördel redan nu börja förbereda sig. Det första man gör är att sätta sig ned och fundera över vad som måste göras, vem som skall göra det och när det hela skall vara gjort. På så sätt får var och en bättre förståelse för sin uppgift och slipper kasta bort krafter på oväsentligheter (karriär, bostad, bil, familj, etc).

Många arrangörer av bogsertävlingar är oroliga för att kapaciteten inte skall räcka till; att fler piloter anmäler sig än man kan få upp i luften. Även om det låter osannolikt, måste det naturligtvis finnas en beredskap för denna typ av problem. För att i framtiden kunna ha bogsertävlingar med i rankingsystemet, även om antalet tävlande har ökat till det dubbla, måste vi först och främst sträva efter att öka kapaciteten. I andra hand kan restriktioner komma på fråga. Luta dig INTE tungt tillbaka i stolen och konstatera att gränsen är nådd, utan gör först ett ärligt försök att höja maximala antalet deltagare. Därefter måste naturligtvis gränser införas; den första kan vara att sätta sista anmälningsdag på tävlingsinbjudan till t ex en månad före tävlingen samt att kräva en del av anmälningsbeloppet i sam-

band med anmälan. Jag kommer att kontakta resp klubbar i god tid före säsongstart med uppgifter om eventuella ytterligare begränsningar (sådana måste beslutas av styrelsen).

Glöm inte att det är arbetet ute i klubbarna som är avgörande för om tävlingsverksamheten i Sverige ska bli en "flipp eller flopp"!

FEX

Årets flygträff

Plats: Marsliden - Västerbottenfjällen
Tid: Påsk 23/3 -1/4
Boende: Gemensamt - stuga för 40 personer
Krav: Mycket bra flygning på alla nivåer från färska Häng I:or till tävlingspiloter.
Anmälan/info: Senast 28/2 till
Fred: 090 - 12 09 40
Annika: 090 - 13 66 00
Mia: 090 - 19 04 05

Återförsäljarträffen 90

Årets första flygträff!

Samtliga Sveriges "Dealers" på hängflyg är inbjudna. Ett tillfälle att testa ny och begagnad utrustning.
Startsätt: Vinsch och snöskoterbogsering.
Tid: Sista helgen i februari - 23-24 feb.
Anmälan/info: Senast 18/2 till
Lars: 090 - 60 121 / 12 04 00
Hasse: 060 - 13 04 24
090 - 18 71 87

Tusen tack!!!!!

Ett stort tack till datageniet Mikael Timsäter, Umeå Hängflygklubb. Ditt program för poänguträkning och resultatlistor, speciellt konstruerade för ranking- tävlingar och SM, fungerade perfekt på SM i somras i Gällivare. Mycket "användarvänligt" och tidsbesparingen var betydande.

Programmet kommer att handhas av FSF/H tävlingansvarige och de ändringar som beslutas vad gäller "poängräkning tävlingar" kommer att läggas in.

Dundret HFK och
FSF/H:s styrelse

Säljes

Firebird New Wave -88 inkl 3 extra bygelb.
Moys mars -85 mellanstadiev med många extra bygelb.
Ny vario förmånl. Björn Coliander, b: 08-646 02 54, a: 08-746 80 09 bil: 010-76 55 77.

Tecma Medium 17 -89, mellanstadiev, 2 extra bygelb, stirrupsele, 10000 kr. Jonas, 031-84 52 74.

Moyes Mars 170 -88, mellanstadiev. Heikki, 0157-119 83.

Nimbus DS -90, mellanstadiev, prof bygelb.
Bugsele med skärm. Johan Stenström, 0500-853 86.

Magic III 155, regnbågsfärgad, Fa Fnir pilotv 56-100 kg.
Tecma Medium. Peter Berger, 0479-100 75 (129 74).

Santana -89, flygt 4 tim.
Kellersele med skärm.
Höjdm/vario. Lennart Thor, 033-20 00 24.

Atlas 18 -88, två extra bygelb, Keller integralsele, release, skärm, 14000 kr. 08-39 08 54.

Moyes Mars 170, mellanstadiev. Robin. 0250-413 40.

Magic IV 166, röd/gul/grön/blå/vit, ca 10 tim, extra bygelb, 10000 kr
Pitchy, 200 kr. Peter Broman, 060-10 04 39.

Magic Kiss 154 Full Race, custom colours, metal cloth trailing edge, 2 extra airfoiled uprights - shall also change for a car.
Hermes 14 -88, 60 hour airborntime, 2 spare uprights.
Ball 652 vario with bracket for attachment and flexible arm for the speed indicator.
Keller High Tech harness, 170/180 cm, flown in one competition.
Safety parachute. Ognian Ougrinov, Pålsg 13, 252 21 Helsingborg, 042-14 25 73.

Atlas mellanstadiev, 18 kvm, 7000 kr. Jan, 08-13 75 27.

Tecma Sport, mellanstadiev vit, lila framk, 8000 kr.
Moyes Mars, mellanstadiev, gul, regnb, röd framk, 6000 kr.
Firebird New Wave, tävlingsv, hot pink, fluor orange, 13000 kr.
Kellersele, svart/rosa med skärm, 3600 kr.
Räddningsskärm parasail, 1500 kr.
Alto vario P2, ny ett års garanti, 2200 kr. 08-774 71 37.

Dual Striker/Mainair tvåsitsig registrerad trike, 45000 kr.
Magic 1, integralsele, skärm. Bosse, 0952-102 78.

Magic IV 166, vit+röd mylar, 10000 kr.
Stålbergs Vario med ack, 1500 kr. Gunnar, 0960-138 60.

Ace 150, röd/vit.
Bugsele med skärm.
Alto vario med höjd. Annika, 090-13 66 00.

Räddnigsskärm, 2000 kr. Jan, 013-14 71 12.

Köpes

Mellanstadievingar.
Selar, gamla och nya med el u räddnigssk. Rolf 08-739 39 70.

LANDNINGEN

av
Rolf Björkman

Denna artikel, som kommer att sträcka sig över flera nummer av Hypoxia, riktar sig i första hand till nybörjaren som vill utveckla sig vidare. Förhoppningsvis får även den mer avancerade piloten ut något av den. Artikeln kan även användas av instruktörer som grund för sin undervisning.

Näst mest kritisk

Landningen är näst efter starten den mest kritiska fasen under en hängflygtur. Olyckorna är här vanligast om än oftast med mindre dramatiska följder än vid starten. Få piloter med lite flygtid på nacken har klarat sig utan bryta ett eller flera rör på sin hängglidare. Böjda bygelben betraktas nästan som en del av vardagen. Landningar i träd eller mot olika hinder händer ofta. Armbrott, stukningar och skrapningar är vanliga följder. Allvarliga skador i samband med landningar är inte så vanliga. Som landning i detta sammanhang räknas inte islag i marken eller händelser i samband med start eller vid flygning på höjd.

Planera före start

Landningen börjar delvis redan före starten. Då måste piloten tänka efter

- kan jag med säkerhet nå ett fält?
- hur skall jag lägga upp mina flygbanor för att komma ner på rätt sätt för landning? (Detta är särskilt viktigt vid korta flygningar där banorna i luften måste anpassas tidigt för att möjliggöra säker landning.)
- hur är vindriktningen och vindstyrkan på landningsfältet?
- vilka hinder, rotorer och andra farligheter finns som påverkar landningen?
- vilka alternativa landningsplatser kan bli aktuella?

Råd: *FÖRE start - ha klart för Dig hur Du skall flyga för att komma i läge för säker landning!*

Följ upp hela tiden

UNDER flygfasen gäller det att hela tiden ha ett möjligt landningsalternativ, veta hur man skall flyga säkert dit och när landningsfasen skall inledas. Vinden måste följas upp, särskilt under längre flygningar och vid växlande vindar.

VINDEN

Normalt blåser det mindre på landningsplatsen än vid starte Jag menar då inte topplandningar eller bogserstarter.

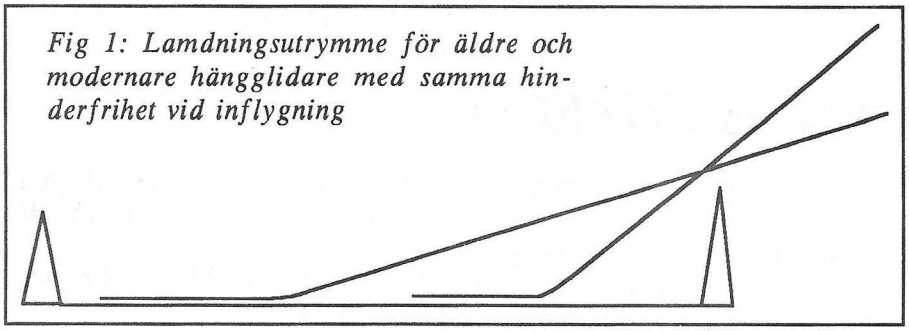
Riktningen kan vara helt annorlunda. Vanligen lägger startvinden nära huvudvindriktningen, men även här kan avvikelser förekomma (se motsvarande artikel om "starten" i nr 26 av Hypoxia). Vid större höjdskillnader har normalt vindriktingen vid landningen ett lägre gradtal än vid starten d v s vinden kommer mer från vänster. Emellertid torde andra faktorer avsevärt mera påverka vindriktningen.

Det är inte ovanligt att landningsplatsen ligger i en dal. Ofta blåser det då längs dalen d v s tvärs bergssträckningen, där piloten vanligen startat, Vid idealisk startvind kan det då vara mycket vansklig vind vid landning med nedsvep från motsatta sidan av dalen. Det kan också vara osäkert om det blåser från ena eller andra hållet längs dalgången. Utan vindriktningshjälpmedel vid landningsplatsen kan landningen bli dramatisk.

Bästa hjälpen att bestämma vinden får man om det finns vindvimpel eller vindstrut utplacerad vid landningsfältet. Rök, böljor i säd, vågor på vatten, flaggor o dyl är sekundära hjälpmedel.

Om inget av detta finns kan piloten "känna" vinden genom att studera sin avdrift och hastighet i förhållande till marken. Piloten kan då grovt avgöra vinden, där han just är. Detta tillsammans med vetskapen om den aktuella huvudvindriktningen får bli det sista alternativet.

Fig 1: Lamdningsutrymme för äldre och modernare hängglidare med samma hinderfrihet vid inflygning



Råd: BESÖK landningsplatsen före start och se till att det finns hjälpmedel på plats. Sätt ut vindvimpel.

Rikting till landning

Det är för de flesta självklart att man flyger fortare över marken och kommer längre vid flygning i medvind jämfört med motvind. I motvind kanske man inte ens kommer framåt. Detta förhållande påverkar snabbt val

av landningsplats. Det är alltid vanskligt att välja landningsplats så att flygningen dit blir i motvind.

Råd: *TVEKA alltid att starta om Du måste flyga mot vinden för att nå landningsfältet.*

Farthållning och glidsträcka är viktiga faktorer att tänka på också under själva landningsproceduren.

Landningsfältet

Själva landningsfältet måste fylla ett antal krav.

Det skall kunna nås i den aktuella vädersituatioen med akkage är ofta ofarliga men kan vara obehagliga som landningsplats.

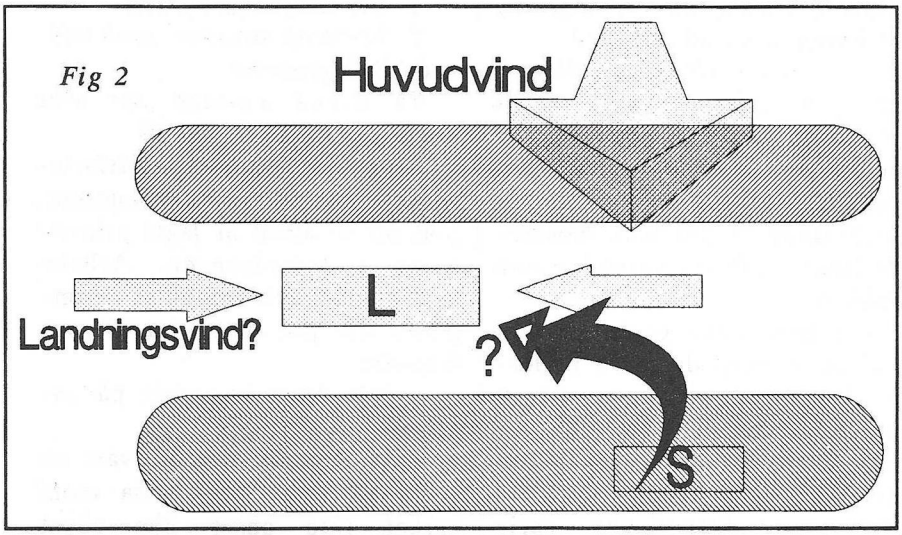
Vägar är ofta bra att landa på men kan vålla problem för tredje part. Du får inte orsaka trafikolycka på detta sätt. Åtal kan i så fall troligtvis väntas.

Råd: *LANDA aldrig i vatten. Se till tänkbart landningsfält är tillräckligt bra för DIN flygstandard.*

Du bör ha MARGINALER. Se på andra och lägg på marginaler för eget behov.

LANDA EJ på allmänna vägar annat än i nödsituation.

Fig 2



tuell hängglidare. Här spelar flygskicklighet, vindriktning, vindstyrka och hängglidartyp in.

Det skall ha en yta som tillåter landning utan att piloten skadar hängglidaren. Här spelar också pilotskicklighet och vindstyrka in. Vilken förmåga har piloten att bestämma exakt landningspunkt? Vad händer vid svårare störningar än de man med säkerhet kan förutse? Vi behandlar dessa faktorer utförligare här nedan.

Gräsfält, åkrar och mossar är i allmänhet bra. Varning dock för alltför våta mossar. Piloten kan sjunka ner och fastna eller t o m drunkna.

Varning för vatten

Vatten är aldrig bra om det inte är mycket grunt. Risken att drunkna vid landning i vatten är synnerligen stor om man inte förberett sig särskilt för vattenlandning. (senare artikel) Bus-

Sådda åkrar

Sådda åkrar är tabu. Risken att hamna i en sådd åker är kanske inte överhängande på många platser. Om Du vet i förväg att Du måste landa i ett sädesfält, skaffa tillstånd.

Råd: *Om Du landar i sädesåkrar (även nysådda) uppsök lantbrukaren och förklara. Erbjud Dig att betala skador. Segelflyget har riktlinjer om detta om Du hamnar i tvisteläge. (oskäliga krav). Smit aldrig!*

Fältet skall vara tillräckligt stort. Moderna högprestandavingar kräver större fält än mellanstdievingar och skolvingar. För den ovane piloten är det osäkerheten att bedöma själva sättpunkten som är den faktor som påverkar fältstorleken mest. För den avancerade piloten är det glidsträckan från passage av hinder fram till sättpunkten som har störst påverkan. Ju bättre glid hängglidaren har desto längre blir den sträckan (*se fig 1*).

Vinden har också stor betydelse. Vid vindstilla eller medvind kan glidsträckan bli katastrofalt lång.

Råd: *Om fältet inte är stort, var säker på att Du kommer att ha motvind vid landning.*

Fortsättning

Fortsättning på denna artikel om landning kommer i nästa nummer av Hypoxia. Följande kommer bl a att behandlas: Uppläggning av landningen, landningsvarvert med bedömning av sättpunkt, sättningsfasen, påverkande faktorer vid slutinflygning och sättning, landning i sidvind och landnig i sluttande terräng. Topplandningsproblematiken kokmmer också att behandlas.

Efterlysning

Videofilm

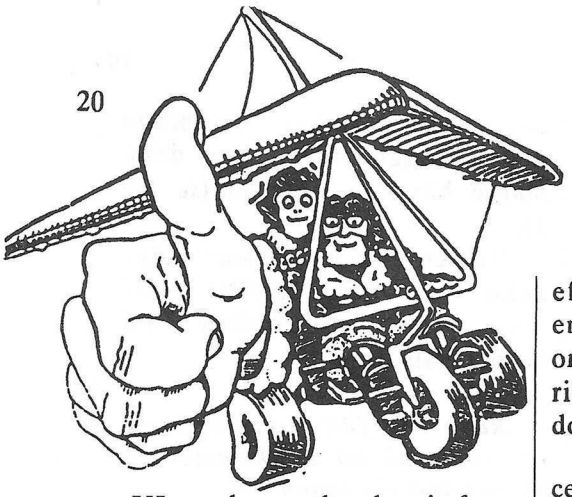
Up up and away (inte säker på titel). En man bygger en vinge i sitt garage och flyger sedan över Rocky Mountains mm, tar en paus på en fingertoppsklippa och flyger ihop med en örn. Visades på TV 2 1984-85 och bidrog till att värva mig till sporten, så jag måste bara ha den. Mats, 0980-175 96 kväll.

Östgötar

Enligt rykte skall det finnas en hel del hängflygare i trakten av Linköping. Vi är nu fyra stycken i Linköping som brukar åka upp till Örebro och flyga, och vi har även hittat ett bogserfält i Linköping.

Saknar Du flygkompisar så hör av Dig!

Vid pekråttan
Jon Bergström
013-14 71 1



UL-Hörnan

UL-spalten saknades i förra numret av Hypoxia, detta pga att jag har haft det lite trångt om tid då jag flyttat till Paris. Jag kommer att bli kvar här åtminstone över vintern. Men det skall inte hindra det arbete som just nu pågår att få bogsering av hängglidare efter UL godkänt.

Vi i Sundsvall har sedan 1987 arbetat för att få bogsera hängglidare efter trike. Detta arbete har varit både roligt och frustrerande.

Vad vi gjort hittills är följande:

- Hösten 1986 började vi att höra oss för om det fanns någon chans att få ett bogsertillstånd. Men då fanns det inte några typade trikar och allt såg osäkert ut, så vi sköt upp beslutet om att köpa en trike.

- Hösten 1987 bestämmer sig klubben för att köpa en trike efter det att FSF/H styrelse sänt en allmän förfrågan till "Luftis" om deras inställning till bogsering. Denna förfrågan besvarades dock aldrig av Lvf.

- Triken gjordes i ordning, cert togs och flygtid samlades.

- Hösten 1988 utsåg FSF/H styrelse Sundsvalls HG till försöksgrupp med förutsättnig att "Luftis" gav ett utprovningstillstånd. FSF/H sände in en ny ansökan till Lfv. Efter muntlig kontakt fick vi svaret att ett tillstånd endast var möjligt om det fanns utbildad personal.

- Februari 1989 åkte Håkan S och jag tillsammans med R Krockmar ner till den grupp i V-Tyskland som drev igenom reglerna där. Efter en vecka, kurskostnad 15 000 SEK, bogserade Håkan och jag varandra utan problem.

Väl hemkomna glada i hågen samlade vi ihop de tyska reglerna plus intyg på genomgången kurs och skickade detta tillsammans med en ny ansökan till Lfv. Efter lång handläggningstid och trots påstötningar varje vecka svarade "Luftis" först i slutet av juli (89). Detta svar har publicerats i Hypoxia. I svaret hade Lfv flera krav som skulle uppfyllas före det att bogsering fick påbörjas.

Arbetet med själva utprovningen påbörjades hösten 89, men då tiden var knapp och vädret dåligt förlängdes tillståndet till 30 maj 90.

Utprovningen bedrevs under vintern och den 4 april insändes en delrapport till "Luftis". I denna ansökte vi om:

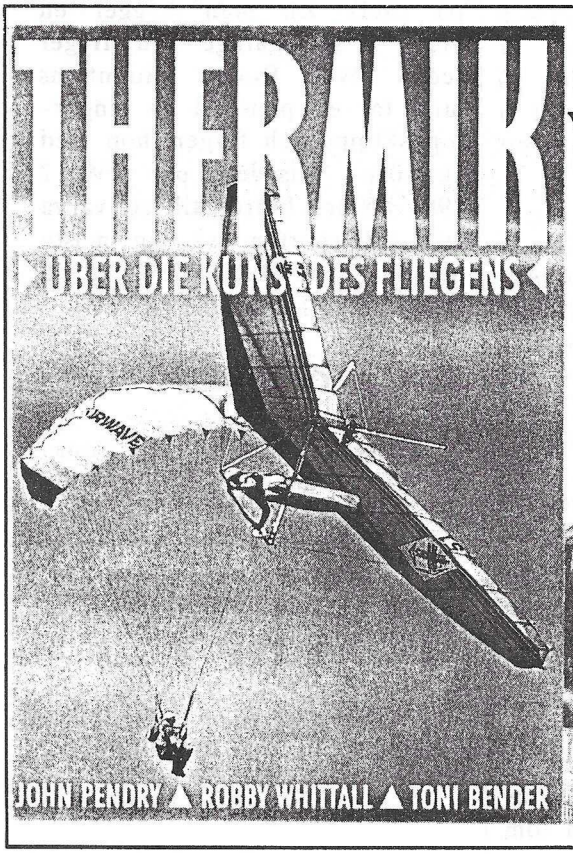
1. Ett slutgiltigt besked
2. Förlängt tillstånd med utökade befogenheter.

På denna ansökan har svar kommit daterat 16 okt 90.

Som synes arbetar luftfartsverkets kvarn mycket långsamt, plus att vi alltid är lägst prioriterade i turordningen. Arbetet har ibland känts hopplöst, exempelvis när jag ringt "Luftis" och frågade:

- När kommer svaret på ansökan?

- Ja, hmmm, det är svårt att svara på saker som vissa inom verket inte anser har något berättigande överhuvudtaget!!!!!!!!

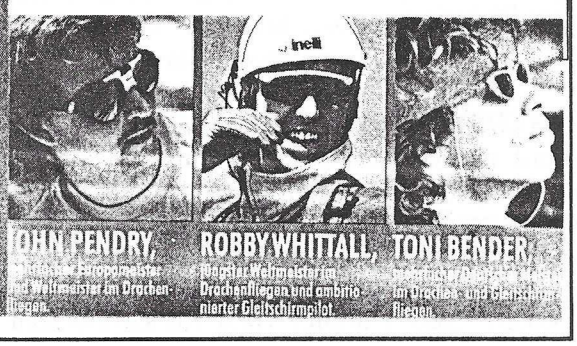


VIDEO julklappstips

- häftig
- illustrativ
- proffsig

senaste film av Henry Hauk, där bl. a. Debby Whittal loopar lilla K2 Kissen!

Kan beställas hos
Peter och Annika 0752-389 72
Walla Gård 010-73 90 29
148 00 Ösmo



Med denna långa tråkiga historia vill jag visa på vilket arbete det ligger bakom detta tillstånd. Så ni alla piloter i Sveriges avlånga land:

- Don´t screw it up now.

Jag återkommer i nästa Hypoxia om teknik, prestanda osv.

Hälsningar
Anders
Andersson

Förbundet vill INGENTING

Detta brev är ställt som öppet brev till styrelsen som insändare till Hypoxia. Dvs svar önskas.

Förbundet vill INGENTING!

Det ÄR roligt att se att Hypoxia sakterliga börjar att formas till något som kan visas upp när man skall förklara vad vår sport är och vad vi gör. Det är också bra att initiativet att ta reda på vad medlemmarna anser om sin egen tidning kommit fram.

Men när det gäller informationen från förbundet och framförallt vad som förbundet vill är den bedrövlig!

All information från förbundet i Hypoxia nr 35 är av konstaterande, avvaktande och rutinkaraktär. Vill förbundet ingenting? Har förbundet inga planer? Går enligt resultaträkningen 1990 346.453 kr till rena rutinärenden och till saker som hittas på hux-flux?

Jag tror inte att vi medlemmar är ointresserade av vad VÅRT förbund sysslar med. Med VÅRA pengar! Det finns massor av intressanta frågor. T.ex:

- Resultaträkningen. Blev den som man tänkt sig eller vad behöver göras till nästa år. Glädjeämnen? Sorgebarn? Kommentarer!
- Landslagssatsningen. Hur gick det? Behövs mer träning eller annorlunda träning? Kanke helt annan uppläggning? Är dom uttagna nöjda? Är den landslagsansvarige nöjd?
- Medlemssituationen. Upp eller nedgång? Hur skall vi hantera den? Skall medlemmarna ges status eller hållas som en tyst betalande grå massa? Är förbundet till för medlemmarna eller tvärtom? Vilka åtgärder skall vidtas. När, vem gör det och hur mycket får det kosta?
- Trikebogseringen. Hur går det? Rapportering! Är luftis krångliga? Vilka är våra egna krav på denna verksamhet. Behövs ytterligare insatser för att få igenom detta?

Frågetecknen är oändliga, svaren obefintliga!

Kom igen och lyft ut frågorna från dunklet. Låt oss medlemmar vara med och få reda på ställningarna i arbetsfrågorna. Först då får vi chansen att tycka till, kritisera, föreslå och erbjuda oss att hjälpa till. Nyckeln till detta heter INFORMATION, leder till kunskap, skapar hjälpvillighet och kostar inte ens pengar!

Med vänliga hälsningar:
Johan Rasmussen
Lidingö Deltavingklubb

Svar

Hängflygkonferensen är en viktig informationskälla vars resultat sedan redovisas i Hypoxia. Denna omfattande information liksom referat från styrelsemöte finns på annan plats i denna Hypoxia. I övrigt får väl styrelsemedlemmarna fundera omkring detta något kritiska inlägg. Man har kanske inte alltid funderat på samma idérika sätt som J R. Troligen har få den förmågan.

Enligt min uppfattning har budgetarbetet varit korrekt inför 1990 och planen löper som det är tänkt. Detta har knappast varit okänt för medlemmarna. Slutresultatet har vi inte ännu eftersom året inte är slut. Tävlingar har väl genomförts och bidrag utgått enligt plan!? Hypoxia har väl kommit ut enligt plan!? Licenser har väl alla fått (försäkringen är en av de större posterna)!? KSAK och FSF har väl fått sina delar som de skall ha (också stor post)!? Träningslägret gick enligt plan. Alla planerade kursen har genomförts liksom konferensen! Vi har en verksamhetsplan med femårig inriktning presenterad i Hypoxia! Inte hittas något på hux-flux! Okänt är det väl inte heller! Eller?

Rolf Björkman
En styrelsemedlem

ÖVIKS VINGAR

Hej alla hängflygare! Här kommer en liten beskrivning om den för oss yngst kända HFK i Sverige.

Öviks Vingar är namnet vi flyger under. Förhoppningsvis det enda vi flyger under. De flesta av oss kommer från Sundsvalls Hänggäng men även ett par från Umeå. Vi vill passa på och tacka dessa två fina klubbar för den tid som varit, men anser oss nu mogna för att flyga med egna vingar.

Om ni har vägarna förbi stanna gärna till och prova våra fina flygställen: Åsberget mitt i stan, Flärke segelflygfält några mil inåt landet och vårt nya flygställe Rösåsberget funnet och provfluget av den lille storflygaren Kenneth Norberg från S-vall. Om man ska gå efter hans omdöme (och varför ska man inte det) kommer Rösåsberget att besökas av många hungriga rekordflygare.

Klubbens ordförande, känd av få okänd av många, flyger ungefär likadant. Vem om inte Thomas Lundgren! Alla stora klubbar har engelsmän som flygare - även vi - Billy Russel som också är sekreterare. Lennart Eriksson, styrelseledamot. är uppvisningsflygare i käglorna Vattenshow och flyger Hermes och Mosqito. Ännu en kägla, Leif Jenstad, grundare av uppvisningsgruppen under 60-talet. En pionjär inom hängflyg på 70-talet. Efter en tids uppehåll återupptogs sporten av honom för ca två år sedan. Sist men inte minst och det vet alla som känner honom - vår kassör, en av hängflygsportens stora profiler, älskad av alla, en oldboy still going strong - Svante Thörnberg.

Detta var styrelsen. Våra medlemmar kommer från Kramfors. Vi har rutinerade segelflygare från Ö-vik samt elever från Härnösand och Ö-vik

Forts sid 22

Distansligan 1990

Slutresultat 1990

1.	Folke Wikberg, Åre	77+44+69+116 = 306 km
2.	Roland Pettersson, Örhänget	43+95 = 138 km
3.	Peter Wicander, Dala Dagons	40+20+60+13 = 133 km
4.	Peter Isaksson, Ålleberg	27+60+14 = 101 km
5.	Robert Elmersson, Ålleberg	24+11+34+21 = 90 km
6.	Leif Johansson, Ålleberg	21+11+34 = 66 km
7.	Mats Romson, Lidingö	62 = 62 km
8.	Kenneth Norberg, Sundsvall	29+32 = 61 km
9.	Bo Ahlstrand, Örhänget	56 = 56 km
	Anders Wredendahl, Dundret	24+32 = 56 km
11.	Hasse Johansson, Umeå	20+34 = 54 km
12.	Conny Axberg, Örhänget	53 = 53 km
13.	Lars Hedström, Åre	15+20+11 = 46 km
14.	Urban Olofsson, Dundret	11+30 = 41 km
15.	Anders Andersson, Sundsvall	40 = 40 km
16.	Tord Olsson, Örhänget	36 = 36 km
17.	Michael Andersson, Abatross	35 = 35 km
18.	Andreas Hedström, Åre	33 = 33 km
19.	Peter Dahlén, Ålleberg	17 = 17 km

Så var det slutliga resultatet för säsongen klart. Inga stora grejor hände i slutspurten. Grattis Folke! Roland och Peter skall också sträcka på sig!

Hela 39 distanser har inrapporterats i år. Det är klart mer än tidigare. Betänk dessutom det dåliga vädret i sommar. Förmodligen berodde ökningen av rapporteringen på de nya rutinerna där varje Häng III har blanketten hemma. Till nästa år kommer dessa handlingar att bifogas licensförnyelsen för Häng III.

Regler och rutiner presenteras i Hypoxia nr 37, mars 1991. Nytt blir att även out& return och triangelbaneflygningar kommer att räknas och då med foto. Din klubordförande får ett utskick efter nyår om hur detta skall gå till.

TACKCK FÖR I ÅR !!
LADDA BATTERIERNA !!
Hälsningar
Hasse

Forts från sid 21, Öviks Vingar

Sist skulle vi bara vilja säga: "Väl mött alla flygare som kommer till Ö-vik."

Ö-viks Vingar
Thomas Lundgren
Billy Ryssell

Ps! Leif, Lennart och Billy vill skicka en liten hälsning till sin läromästare Dennis "The hot dog" Larsson Umeå.

Hej Dennis!
Ds.

Snyggt!

Hängflygaren Tomas Eriksson, Söderhamn har hjälp till genom att sätta sidorna 1 och 2 i detta nummer.

Tack Tomas!

Ändring nr 4

Samlade föreskrifter för hängflygning

Sid 28-36 skall plockas ut och ersättas med nya sidor 28-36 samt ytterligare tre sidor benämnda 36 A - 36 C.

I förra numret av Hypoxia fanns sidorna 28-31. Vi fortsätter ändringen med sidorna 32-36 och 36 A här. De övriga sidorna kommer att publiceras i nästa Hypoxia. Ändringarna bedöms inte vara av den karaktären att de måste publiceras omedelbart. Bevaka att Du får alla sidorna utbytta efterhand.

Rolf Björkman

FÖRTECKNINGAR ÖVER ÄNDRINGAR

Nr	Ändringens datum	Sid	Införd av	Nr	Ändringens datum
1	87-07	10	BS	11	
2	87-12	6	BS	12	
3	88-12	6, 7, 8, 13-14, 17-19, 47, 51, 54, 55, 56, 58-64	BS	13	
4	90-08	28-36 Byt, 36A-36C Nya	BS	14	
5				15	
6					

särskilt tillstånd från luftfartsverket föreligger, får luftfartyg framföras över tätbebyggd del av samhälle eller över större folksamling på lägre flyghöjd än att det i händelse av nöd kan landa utan onödig fara för person eller egendom på jordytan.

Anm. Jämför mom 4.4 minimiflyghöjd vid VFR-flyg-ning och mom 5.1.2 minimiflyghöjd vid IFR-flygning.

3.1.4 **Nedkastande och utspridning av föremål eller ämnen**

Föremål eller ämnen får kastas ned eller spridas ut från luftfartyg endast på villkor som föreskrivs av luftfartsverket. Inga föremål eller ämnen får kastas eller släppas ut om det kan medföra skador, sjukdomar eller sanitära olägenheter.

Anm. Se 94 § luftfartsförordningen (1986:171).

3.1.5 **Bogsering**

Luftfartyg eller andra föremål får bogseras efter luftfartyg endast på villkor som föreskrivs av luftfartsverket

3.1.6 **Fallskärmshopp**

Fallskärmshopp från luftfartyg som inte företas i nödläge får utföras bara med luftfartsverkets tillstånd.

3.1.9 **Inskränkning i rätten till flygning i visst luftrum**

Inom luftrum där inskränkning i rätten till flygning har publicerats på vederbörligt sätt får flygning utföras endast på de villkor som gäller för luftrummet i fråga eller efter särskilt tillstånd från ansvarig myndighet.

3.2 **UNDVIKANDE AV KOLLISION**

Anm. För att undvika kollision är det av största vikt att noggrann utkik hålls ombord på luftfartyg under flygning och vid framförande på marken eller vattnet.

3.2.1 **Närhet till andra luftfartyg**

3.2.1.1 Luftfartyg får inte framföras så nära annat luftfartyg att risk för kollision kan uppstå.

3.2.1.2 Flygning i formation får inte utföras utan att vederbörande befälhavare på förhand har kommit överens om detta.

3.2.2 **Väjningsskyldighet**

Luftfartyg som inte är skyldigt att väja för annat luftfartyg skall behålla kurs och hastighet. Befälhavare är dock alltid skyldig att vidta sådana åtgärder som bäst tjänar till att undvika kollision.

Luftfartyg, som enligt följande bestämmelser är skyldigt att väja för annat luftfartyg, skall undvika att passera över, under eller framför det andra luftfartyget om så inte kan ske på fullt betryggande avstånd.

3.2.2.1 *Möte på motsatta kurser*

När två luftfartyg möts på rakt motsatta eller nästan rakt motsatta kurser och det är risk för kollision, skall bägge luftfartygen ändra sin kurs åt höger.

3.2.2.2 *Luftfartyg på skärande kurser*

När två luftfartyg på samma eller nästan samma flyghöjd håller kurser som skär varandra, skall det luftfartyg, som har det andra på sin högra sida, väja utom i följande fall:

a) Motordrivet luftfartyg som är tyngre än luften skall väja för luftskepp, segelflygplan samt ballonger

b) Luftskepp skall väja för segelflygplan samt ballonger.

c) Segelflygplan skall väja för ballonger.

d) Motordrivet luftfartyg skall väja för luftfartyg som ses bogsera annat luftfartyg eller föremål.

3.2.2.3 *Upphinnande*

Luftfartyg anses vara upphinnande då det bakifrån närmar sig ett annat luftfartyg längs en linje, som bildar mindre än 70° vinkel med symmetriplanet genom det andra luftfartygets längdaxel. Det befinner sig då i ett sådant läge i förhållande till det andra, att man under mörker från det upphinnande luftfartyget inte kan se någotdera av det upphunna luftfartygets vänstra eller högra navigationsljus.

Luftfartyg som hinns upp av annat luftfartyg är inte väjningsskyldigt. Upphinnande luftfartyg skall, oavsett om det befinner sig i stigning, nedgång eller planflykt, väja för det upphunna luftfartyget genom att ändra sin kurs åt höger. Senare inträffad förändring i luftfartygens inbördes lägen fritar inte det upphinnande luftfartyget från den skyldigheten förrän det är helt förbi och klart från det upphunna luftfartyget.

3.2.2.4 *Landning*

3.2.2.4.1 Luftfartyg som befinner sig i luften eller i verksamhet på marken eller vattnet, skall väja för luftfartyg, som landar eller är i slutskedet av en inflygning (=på finalen).

3.2.2.4.2 När två eller flera luftfartyg, som är tyngre än luften, närmar sig en flygplats för att landa, skall luftfartyg på högre flyghöjd väja för luftfartyg på lägre flyghöjd. Det som är på lägre flyghöjd får dock inte flyga in framför eller passera förbi luftfartyg som är i slutskedet av en inflygning (=på finalen). Motordrivet luftfartyg som är tyngre än luften skall alltid väja för segelflygplan.

3.2.2.4.3 *Nödlandning.*

Luftfartyg skall väja för annat luftfartyg, som man vet är tvingat att landa.

3.2.2.5 *Start*

Luftfartyg som taxar på en flygplats manöverområde skall väja för luftfartyg som startar eller just skall starta.

3.2.3 **Ljus som skall föras av luftfartyg**

Anm 1. Karakteristika för ljus som avses uppfylla kraven i mom 3.2.3 för flygplan anges i Annex 8. Specifikation för flygplans navigationsljus finns angivna i bilagor till del I och II a Annex 6. Detaljerade tekniska specifikationer för flygplansljus finns i del III av Airworthiness Technical Manual (Doc 9051 -A N/896) och för helikopter i del IV av samma publikation.

3.2.3.1 Med undantag av vad som medges enligt mom 3.2.3.5 skall luftfartyg under flygning under tiden mellan solnedgång och soluppgång föra

I

a) kollisionsvarningsljus avsedda att fästa uppmärksamheten på luftfartyget och

b) navigationsljus avsedda att för en betraktare ange luftfartygets relativa färdväg. Andra ljus, som kan förväxlas med dessa, får inte föras.

3.2.5 Luftfartygs framförande på eller i närheten av flygplats

3.2.5.1 Framförs luftfartyg på eller i närheten av flygplats, skall det

a) ge akt på annan flygplatstrafik, så att risk för kollision inte uppstår;

b) följa eller helt undvika de trafikvarv som utförs av andra luftfartyg;

c) utföra alla svängar åt vänster efter start och vid inflygning till landning, om inte luftfartsverket eller flygkontrollorgan föreskriver eller medger annat, (se mom 3.2.5.1.1) samt

d) starta och landa mot vinden, om inte en annan riktning är att föredra av säkerhetsskäl eller med hänsyn till bansystemets utformning eller till övrig flygtrafik.

Anm. Jämför mom 3.6.5.1.

3.2.5.1.1 Efter start från och vid inflygning till landning vid flygplats där AFIS utövas får luftfartyg svänga åt höger, om detta kan ske utan fara för övrig flygtrafik och sedan avsikten att sväng åt höger har meddelats till AFIS-organet.

3.2.5.2 Ett luftfartyg anses vara "i närheten av flygplats" då det flyger i, inträder i eller lämnar flygplatsens trafikvarv.

3.3 UPPLYSNING OM FLYGNING

3.3.1 II **FÄRDPLAN**

3.3.1.1 Inlämnande av färdplan

3.3.1.1.1 Upplysningar till flygtrafikledningsorgan om avsedd flygning eller del av flygning skall lämnas in som färdplan.

3.3.1.1.2 SKYLDIGHET ATT LÄMNA IN FÄRDPLAN

3.3.1.1.2.1 Färdplan skall lämnas in före flygning

a) eller del därav, för vilken flygkontrolltjänst skall utövas;

b) inom eller in i fastställda områden eller längs fastställda flygvägar i den utsträckning som föreskrivs av luftfartsverket;

c) som innebär passage av gränsen till svenskt territorium;

II

d) vars utförande önskas följt för att vid behov underlätta flyginformations-, alarmerings- och flygräddningstjänst.

Anm. Begreppet "färdplan" används för att beteckna såväl fullständiga uppgifter om alla i färdplansbeskrivningen upptagna punkter och som gäller hela flygningen, som det färre antal

uppgifter som behövs för att inhämta färdtillstånd för en begränsad del av en flygning, t ex korsning av en luftled.

3.3.1.1.2.3 Om inte luftfartsverket har föreskrivit annat, skall färdplan för kontrollerad flygning lämnas in minst 30 minuter före avgång eller - om den lämnas in under flygning - i så god tid att den med säkerhet hinner fram till vederbörande flygkontrollorgan minst 10 minuter innan luftfartyget beräknas nå

a) avsedd inpasseringspunkt i kontrollområde eller

b) plats för korsning av luftled.

Anm 1. I färdplan som lämnas in under flygning anges här varifrån ytterligare upplysningar om flygningen vid behov kan inhämtas.

Anm 2. I färdplan som lämnas in under flygning anges här tiden över den första punkt längs flygvägen, till vilken färdplanen hänför sig.

Anm 3. När färdplan omfattar endast en annan del av en flygning än den, som återstår till destinationsflygplatsen, lämnas här uppgift om den sista punkt längs flygvägen, till vilken färdplanen hänför sig. (Se mom 3.3.1.5.2).

Anm 4. När termen "flygplats" används i färdplan innefattas också andra start- och landningsplatser som kan användas av vissa luftfartygstyper, tex helikoptrar, sjöflygplan eller ballonger.

3.3.1.5 **Avslutande av färdplan**

Anm. När landningsrapport krävs kan det orsaka allvarliga störningar av flygtrafikledningen och medföra stora kostnader för onödiga flygräddningsuppdrag om nedanstående bestämmelser inte följs.

3.3.1.5.1 Om inte luftfartsverket har föreskrivit annat, skall landningsrapport lämnas så snart som möjligt efter varje flygning för vilken den inlämnade färdplanen omfattar antingen hela flygningen eller den del av en flygning, som återstår till destinationsflygplatsen. Landningsrapport skall lämnas personligen, per telefon eller per radio till flygtrafikledningsorganet vid landningsflygplatsen.

Anm. Sådan rapport behöver inte lämnas efter landning på flygplats där flygtrafikledningstjänst utövas och det av radiokommunikation eller optisk signal framgår att landningen observerats.

3.3.1.5.2 När färdplan lämnats in endast för en annan del av en flygning än den som återstår till destinationsflygplatsen, skall färdplanen avslutas med en rapport till vederbörande flygtrafikledningsorgan om så har begärts av detta organ.

3.3.1.5.3 Om det inte finns något flygtrafikledningsorgan vid landningplatsen skall landningsrapport, när sådan krävs, lämnas till områdeskontrollen i den flyginformationsregion där landningsplatsen är belägen eller, om detta inte är lämpligt eller möjligt, till närmaste flygtrafikledningsorgan. Rapporten skall lämnas så snart som möjligt och på snabbaste sätt.

Om det bedöms att landningsrapport inte kommer att hinna fram till berört flygtrafikledningsorgan inom 30 minuter efter beräknad tidpunkt för landning, skall i färdplanens punkt 18 anges den tidpunkt, när landningsrapport senast kan förväntas.

3.3.1.5.4 Om man vet att förbindelserna vid landningsflygplatsen är otillräckliga och att det inte heller finns andra medel för hantering av landningsrapporten på platsen, skall - i de fall då

sådan rapport krävs - i stället ett radiomeddelande som motsvarar landningsrapport, sändas till lämpligt flygtrafikledningsorgan. Detta meddelande skall om möjligt sändas omedelbart före landningen.

3.4 SIGNALER

3.4.1 Den som iakttar eller tar emot en signal enligt bilaga A skall vidta de åtgärder som anges av signalens innebörd enligt denna bilaga.

3.4.2 När man använder signaler enligt bilaga A skall de ha den betydelse som anges i bilagan. De får endast användas så som anges i bilagan och inga andra signaler, som kan förväxlas med dessa får användas.

3.5 "RÄTT TID"

3.5.1 Universal Coordinated Time (UTC) skall användas och skall uttryckas i timmar och minuter i det 24-timmarsdygn som börjar vid midnatt.

3.5.2 Uppgift om "rätt tid" skall inhämtas innan kontrollerad flygning påbörjas och vid sådana andra tidpunkter under pågående flygning när så kan behövas.

Anm. Uppgift om "rätt tid" kan inhämtas från ett flygtrafikledningsorgan.

3.6 FLYGKONTROLLTJÄNST

3.6.1 Färdtillstånd

3.6.1.1 Färdtillstånd skall inhämtas innan flygning eller del av flygning utförs som kontrollerad flygning. Färdtillstånd skall begäras genom inlämnande av färdplan till ett flygkontrollorgan.

3.6.2 Följande av färdplan

3.6.2.1 Med undantag av vad som anges i mom 3.6.2.2 och 3.6.2.4 skall luftfartyg följa gällande färdplan eller tillämplig del av gällande färdplan som lämnats in för en kontrollerad flygning.
Detta gäller dock inte om ändring har begärts och färdtillstånd har erhållits från vederbörande flygkontrollorgan eller om det uppstår ett så trängande läge att omedelbar åtgärd är nödvändig. Om avvikelse har gjorts i ett sådant trängande läge, skall vederbörande flygtrafikledningsorgan så snart omständigheterna gör det möjligt, meddelas dels om vilken åtgärd som har vidtagits och dels att denna åtgärd har vidtagits på grund av trängande läge.

3.6.2.4 VÄDERFÖRSÄMRING TILL LÄGRE VÄRDEN ÄN VMC

När det står klart att fortsatt flygning under VMC enligt gällande färdplan inte kommer att vara möjlig, skall luftfartyg som utför kontrollerad VFR-flygning

a) begära ändrat färdtillstånd som gör det möjligt för luftfartyget att fortsätta under VMC till avsedd landningsflygplats eller till en annan flygplats eller att lämna berört kontrollerat luftrum,

eller

b) om färdtillstånd i enlighet med a) inte kan erhållas, fortsätta flygningen under VMC och underrätta vederbörande flygkontrollorgan om vilken åtgärd som vidtas för att antingen lämna berört kontrollerat luftrum eller landa på närmast belägna lämpliga flygplats,

eller

c) om flygningen försiggår inom kontrollzon, begära tillstånd att få utföra Speciell VFR-flygning,

3.6.5 **Radioförbindelse**

3.6.5.1 Luftfartyg som utför kontrollerad flygning skall upprätthålla ständig passning på föreskriven radiofrekvens och skall, om så krävs, upprätta dubbelriktad radioförbindelse med vederbörande flygkontrollorgan. Undantag härifrån kan medges av vederbörande flygkontrollorgan

a) för flygplatstrafik vid kontrollerad flygplats och

b) - om inte luftfartsverket föreskriver annat - för enstaka flygning in i eller ut ur kontrollzon.

Anm. SELCAL eller liknande automatiska signalanordningar räcker för att uppfylla villkoret att upprätthålla passning.

KAPITEL 4 - VISUELLFLYGREGLER (VFR)

4.1 VFR-flygning skall utföras så att luftfartyget framförs med flygsikt och avstånd från moln som är lika med eller högre än de värden, som anges i nedanstående tabell. Avsteg från kravet på flygsikt kan medges av vederbörande flygkontrollorgan för VFR-flygning inom kontrollzon. Under mörker kan dock sådant avsteg medges endast för helikopter.

Del av luftrum	Flygsikt	Avstånd från moln m m
A. INOM KONTROLLERAT LUFTRUM		
1. Kontrollzon		
a) Dager	5 km	Fritt från moln och med sikt till marken (vattnet)
b) Mörker	8 km	
2. Övrigt kontrollerat luftrum	8 km	Horisontellt: 1 500 m Vertikalt: 1 000 ft (300 m)
B. UTANFÖR KONTROLLERAT LUFTRUM		
1. På flyghöjd över den högsta av följande: 3 000 ft (900 m) över havets medelnivå eller 1 000 ft (300 m) över marken (vattnet)	8 km	Horisontellt: 1 500 m Vertikalt: 1 000 ft (300 m)
2. På flyghöjd på eller under den högsta av följande: 3 000 ft (900 m) över havets medelnivå eller 1 000 ft (300 m) över marken (vattnet)	1 500 m *)	Fritt från moln och med sikt till marken (vattnet)

Bidragsanställning?

Vid årsmötet i våras hade Arjeplog inne en motion för införandet av en egen anställd för sektionen. Motionen mottogs väl och den nya styrelsen skulle få arbeta vidare med idén och se om det var klokt och genomförbart. Efter mötet blev jag själv som ny i styrelsen, utsedd att jobba vidare på motionens idé och sedan dra det för de andra. Tanken var att vi skulle undersöka om vi kunde få en bidragsanställning där sektionen betalar 10 % av lönekostnaderna och resten betalas av staten.

Reaktionerna jag har mött har varit besk medicin. Det har kallats socialdemokratiskt bidragsfusk och många har frågat sig vad den här personen ska ha för arbetsuppgifter. Det är ju tydligen så bra som vi har det.

En bidragsanställning ges en person som har ett handikapp på arbetsmarkanden. Det blir en personlig prövning och det är länsarbetsnämnden i det aktuella länet som som beslutar efter samråd med arbetsförmedling och läkare. Beroende på var man bor, så kvalificeras man efter de villkor som gäller. Bor man i ett område där det är lätt att få andra jobb trots eventuella handikapp, får man svårare med beslutet. Bor man däremot i glesbygd räcker ofta det som kvalifikation utan att man direkt har något handikapp. Låt mig understryka att det inte behöver vara något fysiskt handkapp, utan ordet handikapp avser här möjligheterna att få ett vanligt jobb. Det är en stor betydelse för varje människa att känna att man utför någonting: Det sk socialdemokratiska bidragsfusket hjälper många att återfå självsäkerheten och att känna sig betydelsefull.

De arbetsuppgifter som ska utföras måste alltså stämma överens med den person man anställer. Jag har en önskelista över arbetsuppgifter som jag skulle vilja ge den här personen, men om det visar sig att det blir för mycket för honom/henne så får man sänka kraven. Vill man ha ett 100%-igt jobb gjort, brukar man i regel få betala 100% av lönen också.

I alla fall kommer det att öka informationsflödet inom sektionen och utåt, samt att styrelsens medlemmar alltid har möjlighet att få praktisk hjälp. Det har alltså höjts röster för om vi verkligen kan ge den här personen meningsfulla uppgifter. Då säger jag bara: - Ge mig den här personen, så ska jag hålla honom/henne med arbete.

Till sist: Tror du att du eller någon i din klubb kan kvalificera sig för lönebidrag och känner intresse för idén, så vill jag ha kontakt med er. Ingen kan lova att det blir en anställning av det, men nu vet ni i vilken riktning jag arbetar. Min nya adress och telefon hittar ni på sid 2 i Hypoxia.

Gunnar Remer

God Jul
och
Gott Nytt År!

Påminnelse

Du har väl förnyat Din licens? Om inte, får Du en påminnelse här. Ingen flygning efter nyår utan giltig sådan uppmanar vi i styrelsen på det bestämdaste. Blanketter fanns i förra numret av Hypoxia med åtföljande instruktion. FSF har numera begränsningar i sin kapacitet att hantera licenser. Sent ute under året ger längre väntetider. Utlandsresan kan komma i farozonen. Telefonkontakter i detta avseende är FSF mindre roade av. Var ute i god tid!

Red

Var rädd om flygvikten

Annonsbestämmelser

Radannonser är gratis. De redigeras till strikta fakta och förkortas. För den som vill ha exakt annons eller större utförande gäller följande:

Annoser säljes i 1/3, 2/3 eller helsida. Varje tredjedel kostar 200 kr. Max bredd är 180 mm och max höjd per 1/3 är 90 mm. Om originalet håller större mått förminskas det till men för kvaliteten.

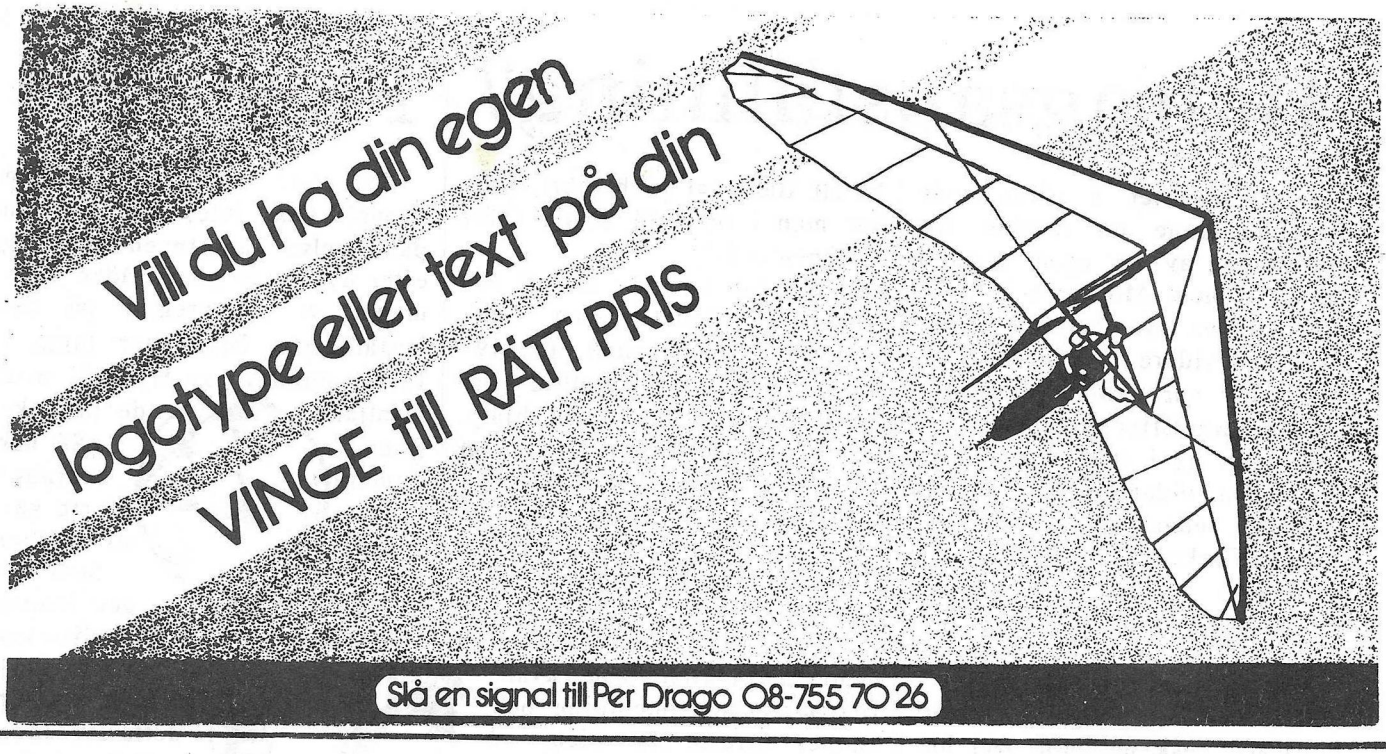
God svärta och kontrast är en förutsättning för god kvalitet. Annonsoriginal som har för dålig kvalitet eller inte ser hyfsat prydliga ut förbehåller red sig rätten att göra om.

Eget tryckt blad kan lämnas om detta beställs i god tid. Kostnaden är 600 kr. Vikten på papperet måste dock vara detsamma som denna sida Du nu läser. I annat fall ökar FSF/H portokostnader med flera tusen kr. Endast om 30-sidorsgränsen underskrids kan tyngre papper godtas. Detta bedöms dock sällan inträffa.

Beställninig och manus skall sändas till red. Betalning görs separat i förväg till FSF/H postgirokonto 91 29 93-3.

All annonsering skall ha något med hängflyg att göra.

Red



Nu i Sverige The Thermal Snooper

DIREKT FRÅN USA MED ENSAMRÄTT FÖR SVERIGE.

THE THERMAL SNOOPER ÄR EN TEMPERATURVARIO,
SOM SKALL KOMPLETERA DIN ORDINARIE VARIO,
DÅ DEN KÄNNER AV ETT BETYDLIGT STÖRRE OMRÅDE,
GÖR DET ATT DU LÄTTARE HITTAR BLÅSORNA.
DETTA + MÅNGA ANDRA FÖRDELAR GÖR ATT:
" SNOOPERN ÄR ETT MÅSTE "!!!!

SÄND KUPONGEN GENAST, SÅ SKICKAR VI EN
THERMAL SNOOPER FÖR ENDAST 950:- INKL.
POSTFÖRSKOTT OCH ETT ÅRS GARANTI.
DL-KONSULT AB BOX 150 84
104 65 STOCKHOLM
TEL: SVEN LINDEN **OBS! Nytt tel.nr 08-6698000**
KEEP ON SNOOPING !!!

Fyll bara i namn och adress så skickar vi T-S snarast!

____st Thermal Snooper a´950:-

Namn .....

Adress .....

Postnr/Postadress .....

Vi köper och säljer begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning

Kontakta oss

Rolf och Gunilla Björkman

Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby
Ring 08-739 39 70 — 18—20 kvällar